Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 37 (630) год издания 8-й | Среда, 10 мая 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Сообщение Министерства Финансов СССР (1 стр.)

Все резервы на досрочное выполнение плана (1 стр.).

К. Широков. — Быстрее отремонтировать суда Рейдтехфлота (1 стр.).

В. Васильев — Исторический день (2 стр.).

Выдающийся деятель большевистской партии (К 5-й годовщине со дня смерти А. С. Щербакова) (2 стр.).

Хорошо подготовиться к организованному завершению учебного года в системе партийного просвещения (2 стр.).

Там, где любят и берегут свое судно. Опыт экипажа парохода «А. Марти» — всему флоту (3 стр.).

Профсоюзная жизнь (3 стр.).

А. Рапопорт — Об издании морской литературы (4 стр.).

Письма в редакцию (4 стр.).

На стадионах страны (4 стр.).

Сообщение Министерства Финансов СССР

Пятый государственный заем восстановления и развития народного хозяйства СССР, выпущенный 3 мая 1950 года на сумму 20 миллиардов рублей, размещен к исходу 8 мая на 27 миллиардов 003 миллиона 608 тысяч рублей с превышением на 7 миллиардов 003 миллиона 608 тысяч рублей.

В связи с значительным превышением установленной суммы займа, Министерством финансов СССР, на основании указания Совета Министров СССР, дано распоряжение прекратить повсеместно с 10 мая 1950 года дальнейшую подписку на заем.

Министр финансов СССР А. ЗВЕРЕВ.

9 мая 1950 года.

Организованно завершить учебный год в системе партийного просвещения

Большевистская партия всегда проявляла и проявляет исключительную заботу о марксистско-ленинском образовании коммунистов. Устав ВКП(б) обязывает каждого члена партии неустанно работать над повышением своей сознательности, над усвоением основ марксизма-ленинизма. Овладение марксистско-ленинской теорией обогащает наши кадры знанием законов общественного развития, вооружает их самым передовым мировоззрением, является средством повышения политической бдительности коммунистов и могучим оружием в борьбе за построение коммунизма.

«Можно с уверенностью сказать, — указывает товарищ Сталин, — что, если бы мы сумели подготовить идеологически наши кадры всех отраслей работы и закалить их политически в такой мере, чтобы они могли свободно ориентироваться во внутренней и международной обстановке, если бы мы сумели сделать их вполне зрелыми марксистами-ленинцами, способными решать без серьезных ошибок вопросы руководства страной, — то мы имели бы все основания считать девять десятых всех наших вопросов уже разрешенными». Политическое просвещение коммунистов приобретает еще большее значение сейчас, в период завершения построения социализма и постепенного перехода к коммунизму. Чем выше будут идейный уровень, политическая закалка коммунистов, тем успешнее они могут осуществлять свою руководящую, авангардную роль в борьбе за досрочное выполнение плана послевоенной сталинской пятилетки, в коммунистическом воспитании трудящихся масс.

Центральный Комитет ВКП(б) повседневно направляет внимание партийных организаций на усиление идеологической работы, указывает пути конкретного и оперативного руководства делом партийного просвещения. Созданы все условия для организованного ведения партийной пропаганды. На морском транспорте сеть партийного просвещения значительно выросла. В текущем учебном году в отличие от прошлых лет занятия в системе партийного просвещения идут более организованно. Учебные планы в большинстве политшкол и кружков выполняются в установленные сроки. Значительно улучшилось качество занятий, слушатели стали активнее участвовать в обсуждении теоретических вопросов, многие приобрели необходимые навыки самостоятельной работы над политической книгой. Политотделы и первичные партийные организации внимательнее следят за качеством занятий в политшколах и кружках, усилили контроль за политическим самообразованием коммунистов, больше оказывают помощи пропагандистам. В политшколах и кружках более продуманно и организованно проходит изучение программного материала. Для занимающихся самообразованием более регулярно читаются лекции, проводятся консультации. Хорошо организована учеба коммунистов на судах «Вильнюс», «Украина», «Вячеслав Молотов», «Мичурин» и других.

Однако есть еще немало фактов неудовлетворительного руководства партийным просвещением коммунистов. В Молотовском порту партбюро плохо организовало политическое самообразование коммунистов, вследствие чего часть из них вовсе не занимается. В партийном кабинете политотдела Черноморского пароходства до сих пор не организована регулярная теоретическая и методическая помощь судовым пропагандистам. Группа докладчиков бездействует. Самостоятельно изучающие марксистско-ленинскую теорию не получают в политотделе необходимой помощи, консультантов при парткабинете не имеется, а работники политотдела почти не беседуют с первыми помощниками капитанов, секретарями парторганизаций и капитанами по существу изучаемых ими теоретических вопросов.

Учебный год в сети партийного просвещения подходит к концу. Во многих партийных организациях морского флота уже принимаются меры к тому, чтобы организованно завершить учебный год. Об этом свидетельствуют публикуемые сегодня в номере сообщения из Одесского и Рижского портов, где разработали уже конкретные мероприятия к проведению итоговых занятий и собеседований. Не следует забывать, что в прошлом году, подводя итоги учебы, некоторые политотделы допустили серьезные недочеты. Политотдел Дальневосточного пароходства многих пропагандистов устранил от проведения итоговых занятий, поручив это дело специальным представителям политотдела. В Мурманском пароходстве ввели зачеты. В ряде мест составлялись вопросники, создавалась экзаменационная обстановка, допускалась спешка в прохождении материалов в ущерб качеству. Необходимо, чтобы подобные недостатки не имели места в нынешнем учебном году.

Для того, чтобы успешно и организованно закончить учебный год, партийным организациям следует внимательно подойти к каждой политшколе, каждому кружку, дифференцированно установить сроки окончания занятий, исходя из интересов качества политической учебы и выполнения учебных планов. Ни в коем случае нельзя допускать элементов формализма, поспешного наверстывания того, что упущено на протяжении учебного года в прохождении программы. Формальное выполнение учебного плана в ущерб качеству учебы никому не нужно и кроме вреда ничего не принесет. Идейный уровень занятий должен быть неизменно высоким. Требуется не формальное изучение истории и теории большевистской партии и богатейшего наследства классиков марксизма-ленинизма, а овладение этим идейным оружием, как боевым руководством к действию. «Овладеть марксистско-ленинской теорией, — учит товарищ Сталин, — значит усвоить **существо** этой теории и научиться пользоваться этой теорией при решении практических вопросов революционного движения в различных условиях классовой борьбы пролетариата». Правильному завершению учебного года будет способствовать дальнейшее повышение качества учебы, углубление знаний слушателей путем повторения пройденного материала и проведения на высоком идейном уровне итоговых занятий.

Итоговые занятия целесообразно закончить к концу июня. Они должны выявить успехи слушателей, навыки самостоятельной работы над политической книгой, помочь в закреплении полученных знаний, определить с учетом личных пожеланий форму, в которой каждый коммунист будет продолжать повышение своего идейно-теоретического уровня в новом учебном году.

Ни в коем случае итоговые занятия не должны быть превращены в экзамен. Опыт прошлого года показывает, что лучшие результаты итоговые занятия дают тогда, когда они проводятся пропагандистом, как обычные занятия — методом развернутой живой беседы. С коммунистами, изучающими марксистско-ленинскую теорию самостоятельно, следует провести теоретические собеседования, на которых обсудить основные вопросы изученного за год материала.

Весьма важно, чтобы каждый слушатель кружка и политшколы, а также коммунист, занимающийся самообразованием, знал, каковы его успехи в учебе. Поэтому результаты итоговых занятий и теоретических собеседований следует обсудить с коммунистами и каждому из них сообщить, как он усвоил пройденный материал, какие вопросы им не изучены, какие недостатки он имеет в работе с книгой, в составлении конспектов и т. д. Такие указания помогут ему в дальнейшей учебе. Тем коммунистам, которые не усвоили пройденный материал, целесообразно дать на летний период задание повторить пройденное и побеседовать с ними еще раз перед началом нового учебного года.

Партийные организации должны принять все меры к тому, чтобы хорошо подготовиться к организованному завершению учебного года в сети партийного просвещения. Это будет способствовать дальнейшему под'ему идейной жизни наших парторганизаций и повышению активности коммунистов.

Праздднование Дня Победы

Вчера, 9 мая, столица нашей Родины Москва радостно отметила пятую годовщину великой победы советского народа над фашистской Германией.

Около тысячи солдат и офицеров Советской Армии, рабочих и служащих предприятий, студентов и школьников побывали в течение дня в Центральном музее Красной Армии. Вечером в торжественной обстановке здесь состоялась встреча воинов с участниками Великой Отечественной войны. В зале, где хранится знамя Победы, водруженное над рейхстагом, перед собравшимися выступили прославленные летчики — дважды Герой Советского Союза подполковник Г. Речкалов, сбивший в воздушных боях 61 фашистский самолет, и Герой Советского Союза майор П. Харитонов.

Многолюдно вечером было на центральных площадях и улицах столицы. Ровно в 10 часов Москва салютовала Родине 30-ю артиллерийскими залпами в ознаменование Дня Победы. Весеннее московское небо озарилось тысячами разноцветных огней и яркими лучами прожекторов. Сотни тысяч москвичей наблюдали это великолепное зрелище.

В дочь пятой годовщины великой победы советского народа над фашистской Германией трудящиеся Москвы, как и весь советский народ, вновь выразили чувства огромной гордости за свою великую Родину и ее славные Вооруженные Силы, беспредельной любви и преданности партии, правительству, вдохновителю всех наших побед великому Сталину.

Все резервы на досрочное выполнение плана

Лихтер „Вента" разгружен досрочно

КАЛИНИНГРАД. (По радио). В портах Балтики большим уважением пользуются экипажи буксирного судна «Прометей» и лихтера «Вента» Латвийского пароходства. Моряки этих судов настойчиво борются за досрочное выполнение рейсовых заданий и экономию эксплоатационного времени.

Буксирное судно «Прометей» и лихтер «Вента» совершают рейсы на регулярной грузовой линии. В каждом рейсе они доставляют в порты Балтики тысячи тонн груза. Моряки стремятся к тому, чтобы их суда совершали рейсы по скоростному графику. Экипажи судов «Прометей» и «Вента» вступили в социалистическое соревнование с коллективами Калининградского, Лепайского и других балтийских портов. Творческое содружество моряков и портовиков дало замечательные производственные результаты, которые позволили сверх плана перевезти тысячи тонн груза.

Моряки буксирного судна «Прометей» и лихтера «Вента» горячо подхватили патриотическую инициативу передовых экипажей морского флота — парохода «Воронеж» и теплохода «Краснодар». Экипажи «Прометея» и «Венты» внимательно следят за техническим состоянием механизмов, грузовых устройств и всемерно борются за лучшее использование провозной способности своих судов и ускорение их оборачиваемости.

Стахановский коллектив моряков «Прометея» и «Венты» взял обязательство выполнить к 21 июля — ко дню десятилетия установления советской власти в Латвии — 60 проц. годового плана. Слова моряков не расходятся с их делами. Во Всесоюзном социалистическом соревновании работников морского транспорта они добились новых производственных успехов. В этих трудовых делах большая доля принадлежит и коллективу Калининградского порта, который скоростными методами разгружает лихтер «Вента».

В результате творческого содружества моряков и портовиков Калининграда экипажи «Прометея» и «Венты» совершили в апреле два сверхплановых рейса, доставили дополнительно около 7.000 тонн груза.

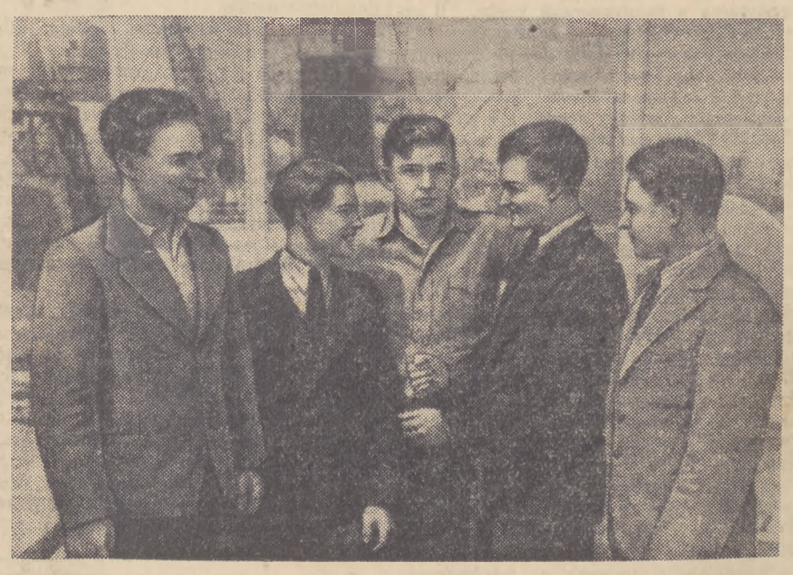
Между коллективами грузовых районов Калининградского порта широко развернулось социалистическое соревнование за досрочную разгрузку судов, совершающих рейсы на регулярной грузовой линии. Во втором районе (начальник района инженер тов. Горбань) лихтер «Вента» был разгружен досрочно много раз. По плану на разгрузку этого судна полагается 38 часов. Портовики второго района разгружали лихтер за 17 часов 55 минут, 10 часов 50 минут... С каждым приходом лихтера «Вента» в Калининградский порт все быстрее шла разгрузка судна.

Когда недавно в первом районе (начальник района инженер тов. Дворовенко) лихтер «Вента» разгрузили за 10 часов 5 минут, коллектив второго района решил не отдавать своего первенства в социалистическом соревновании.

Лихтер «Вента» ошвартовался у причала второго района. Сразу же началась скоростная разгрузка судна. Начальник отдела механизации района тов. Гуля обеспечил бесперебойную и отличную работу всех кранов. 3.508 тонн угля были разгружены за 9 часов 30 минут.

Калининградские портовики продолжают разгружать суда скоростными методами. В социалистическом соревновании первенство держат лучшие стахановцы порта — крановщики тт. Роговик, Синица, Мелентьев, Ермолюк, Попова.

С каждым днем ширится творческое содружество калининградских портовиков и моряков балтийских судов, дающее замечательные производственные результаты.



Экипаж теплохода «Серго» завоевал вымпел Совета Министров СССР и первую премию во Всесоюзном социалистическом соревновании работников морского транспорта. **На снимке** (слева направо): молодые моряки — стахановцы танкера «Серго» комсомольцы **И. Роман, Г. Земсков, С. Кострома, Ю. Демакин и Н. Бугаев.**

Фото В. Куш.

По примеру экипажа парохода „Минск"

Патриотическая инициатива экипажа парохода «Минск», который решил два дня в месяц работать на сбереженном топливе, нашла горячую поддержку на судах Дунайского пароходства. Повсюду развернулось действенное социалистическое соревнование за экономное расходование горючего и материалов. Добиваясь высоких производственных показателей, экипажи судов из месяца в месяц снижают себестоимость перевозок грузов, эффективнее используют технические средства флота.

Коллективы судов Дунайского пароходства приняли новые, повышенные обязательства. Экипаж теплохода «Ленинград» решил работать на сэкономленном горючем, смазочных и других материалах два дня в месяц. Три дня ежемесячно обязались работать на сбереженном топливе моряки теплохода «Севастополь».

Свои социалистические обязательства моряки Дуная выполняют с честью. 29 и 30 апреля пароход «Минск» совершил рейсы на сэкономленном за месяц топливе и смазочных материалах. В первые рейсы на сэкономленном горючем выходят теплоходы «Ленинград», «Севастополь», «Омск», «Евпатория», пароходы «Брянск», «Харьков», «Сталинград» и другие суда бассейна.

Моряки-дунайцы, развертывая социалистическое соревнование, решили выполнить годовой план перевозок грузов к 33-й годовщине Великого Октября. С первых дней навигации, наращивая темпы своей работы, коллективы передовых судов, верные своему слову, добились неплохих успехов. Экипаж парохода «Сталинград» досрочно на 7 дней выполнил апрельский план и к 1 мая перевез дополнительно 30 проц. грузов.

Посвятив очередной рейс первомайскому празднику, моряки теплохода «Омега» доставили караван барж в порт назначения на 121 час раньше графика. На 141 час раньше срока закончил скоростной рейс экипаж теплохода «Орел». При этом достигнута экономия 500 килограммов горючего. В этом рейсе особенно отличились молодые моряки-комсомольцы — механик тов. Елизов, моторист тов. Гончаров, боцман тов. Евсюков, матрос тов. Шевченко.

Успешно работают по стахановскому плану экипажи теплоходов «Иркутск» (капитан тов. Трушенко), «Севастополь» (капитан тов. Поляков), «Хасан» (капитан тов. Анискевич). Моряки этих судов на несколько суток сократили ходовое время, сэкономили много горючего и материалов.

В результате стахановской работы дунайских моряков в апреле перевезены дополнительно сотни тонн грузов. Это позволило коллективу Дунайского пароходства на пять дней досрочно выполнить месячный план.

Л. КАПИКРАЯН,
начальник Дунайского пароходства.

Соревнование моряков

Экипажи теплоходов «Адмирал Ушаков» и «Академик Крылов» давно соревнуются между собой. Сейчас оба судна находятся в дальнем плавании. Моряки по радио связаны друг с другом и всегда интересуются ходом социалистического соревнования.

На днях в Индийском океане состоялась встреча теплоходов «Адмирал Ушаков» и «Академик Крылов». Суда шли встречными курсами. Когда теплоходы сблизились, над океаном прозвучали приветственные гудки. У борта собрались моряки обоих судов. Пожелав друг другу счастливого плавания и экипажи теплоходов продолжили рейс.

В последнем рейсе экипаж теплохода «Адмирал Ушаков» своими силами осуществил ремонтных работ на 32 тысячи рублей. Сверх плана доставлено 900 тонн груза. Экипаж обязался завершить рейс досрочно на 10 дней.

В социалистическом соревновании с экипажем теплохода «Адмирал Ушаков» неплохих результатов добились моряки теплохода «Академик Крылов». Машинная команда за последнее время сэкономила около 27 тонн топлива и настойчиво борется за увеличение скорости судна. Сейчас теплоход «Академик Крылов» проходит за сутки 25—30 миль больше плана.

Мотористы тт. Мальчуков и Богомолов своевременно проводят профилактический ремонт механизмов, содержат их в образцовом порядке. Звание отличных судовых вахт завоевали вахты второго помощника капитана тов. Матвеева и четвертого механика тов. Возницкого.

Выполняют обязательства

Включаясь в предмайское социалистическое соревнование, экипажи судов Северного пароходства брали новые, повышенные социалистические обязательства. Моряки дали слово поднять производительность труда, добиться экономии государственных средств, улучшить качественные эксплоатационные показатели.

Свое слово моряки передовых судов сдержали. Экипаж парохода «Мироныч» досрочно завершил свой первый рейс и добился значительной экономии топлива и смазочных материалов. С высокими показателями закончили свой первый рейс в апреле и моряки парохода «Сура». Экипаж парохода «Молотов» взял на 200 тонн груза больше, чем было запланировано. Настойчиво добиваются увеличения скорости судна моряки парохода «Степан Халтурин».

Широкий размах приняло в бассейне социалистическое соревнование моряков за дополнительную эксплоатацию судна из сэкономленном топливе. Экипаж парохода «Буденный» на общем собрании постановил плавать на сэкономленном угле 12 часов в месяц. Свое обязательство моряки успешно выполняют. Скорость судна увеличена на 0.4 мили в час. Пароход идет впереди графика на 36 часов.

На 72 часа впереди графика идет пароход «Михаил Фрунзе». Экипаж этого судна упорным трудом добился повышения скорости хода, сэкономил 8 проц. топлива и 20 проц. масла. Моряки дали слово каждый месяц плавать одни сутки на сэкономленном топливе.

А. СЕРГЕЕВ.

Груз сверх задания

БОРТ ПАРОХОДА «ЛЮБАНЬ». (По радио). Моряки нашего судна по-стахановски трудятся, чтобы перевезти как можно больше груза, сэкономить топливо и эксплоатационное время.

Недавно в одном из портов Балтики судно приняло сверх плана много груза. Держа курс на Ригу, добились увеличения скорости судна на полмили в час. Среди кочегаров широко развернулось социалистическое соревнование за экономию топлива и увеличение скорости судна.

Капитан А. МИРОНОВ.

На месяц раньше срока

Пароход «Державин» недавно встал на ремонт. На общем собрании моряки решили сократить срок стоянки судна в ремонте на один месяц.

С первых же дней ремонта здесь развернулось социалистическое соревнование. Машинист тов. Николаев, обязавшийся досрочно закончить средний ремонт двух динамомашин, ежедневно выполняет задание на 120—130 проц. Успешно ведут переборку главного конденсатора кочегары тт. Киштеев и Зеленин.

На ремонте палубных надстроек хорошо работает комсомольско-молодежная бригада, возглавляемая матросом 1-го класса тов. Анисько. Бригада обязалась досрочно закончить все порученные ей работы. У комсомольцев слово не расходится с делом. Несмотря на холодные ветры, они ежедневно выполняют задания на 140—150 проц.

Экипаж парохода «Державин» оказывает большую помощь заводу в досрочном окончании ремонта судна.

И. ОБЕРТАС.

Инициатива комсомольцев

Комсомольцы Лепайского порта живо откликаются на все новые стахановские начинания. Более 70 комсомольцев несли предмайскую стахановскую вахту. На первое место в соревновании вышла комсомольско-молодежная бригада крановщиков, которой руководит комсомолец Петр Кривцун. За достигнутые успехи в соревновании администрация порта вручила бригаде переходящий красный вымпел.

Заслуга комсомольско-молодежной бригады тов. Кривцуна состоит в том, что она не только систематически перевыполняет нормы, но и стремится улучшить методы своей работы, настойчиво добивается нового под'ема производительности труда. Узнав о патриотическом начинании Лидии Корабельниковой, тов. Кривцун решил последовать ее примеру. Он внес ценное рационализаторское предложение, которое позволило резко снизить расход горючего. В апреле тов. Кривцун и старший дизелист Николай Никонов брали обязательство отработать на сэкономленном горючем шесть смен в месяц. Это обязательство они перевыполнили, отработав на сбереженном топливе 12 смен.

По предложению тов. Кривцуна были внесены существенные изменения в работу крана. Если раньше, например, дизельмотор работал на полных оборотах всю смену, то сейчас в промежутки между отдельными циклами крана мотор пускается на малые обороты. Благодаря этому достигнута большая экономия горючего. Достаточно сказать, что за неполный месяц работы по методу Лидии Корабельниковой бригада тов. Кривцуна сэкономила 900 килограммов горючего.

Почин Петра Кривцуна подхватил его сменщик, молодой стахановец Янис Яшевский. В тесном содружестве с дизелистом комсомольцем Иваном Кандауровым он добивается перевыполнения производственных заданий, экономит горючее и смазочные материалы.

Метод работы Лидии Корабельниковой подхватывают и другие стахановцы порта.

И. СВИРИДОВ.

Быстрее отремонтировать суда Рейдтехфлота

Моряки Рейдтехфлота, выступившие инициаторами соревнования дноуглубителей и путейцев за обеспечение в 1950 году судам глубоководного фарватера, делают все возможное для того, чтобы выполнить взятые обязательства. Экипажи судов Рейдтехфлота упорно работают на судоремонте, добиваясь досрочного его окончания. Однако они еще не получают помощи со стороны руководителей завода им. Карла Маркса — единственной судоремонтной базы Рейдтехфлота.

Команда землечерпательного снаряда «ВК-5» под руководством багермейстера тов. Калашникова произвела ошкрабку, зачистку и окраску судна и шести грунтоотвозных шаланд, перебрала и смонтировала судовые механизмы, выполнив работы на 57 суток раньше срока, сэкономив 100 тысяч рублей. Землечерпательный снаряд «ВК-5» по графику должен выйти из ремонта 15 мая, но благодаря усилиям экипажа снаряд отремонтирован досрочно, вышел на Волго-Каспийский канал и приступил к дноуглубительным работам. Завод, однако, еще не отремонтировал для него часть шаланд, что значительно усложняет работу снаряда на канале.

Отвечая на призыв Лидии Корабельниковой, моряки земснаряда «ВК-5» решили за счет образцового ухода за механизмами сэкономить 6 процентов топлива, 5 процентов смазочных материалов. Решено использовать другие имеющиеся резервы, в частности производить перекладку авантового якоря без остановки земснаряда. Это позволит ежемесячно вынимать дополнительно 5—6 тысяч кубометров грунта. Усовершенствование переборки черпаковой цепи дало возможность высвободить 5 рабочих и почти вдвое сократить простои черпаков. Значительно повышает производительность землечерпательного снаряда применяемый дноуглубителями траншейный метод выемки грунта у бровок по методу багермейстеров тт. Сумарокова и Бурцева.

С большим под'емом работал на ремонте своего судна экипаж землесоса «С3-14». Старший механик тов. Чернухин, помощник механика тов. Голышев, машинисты тт. Вострикова, Тумалов, Савинов отлично отремонтировали механизмы судна, применив особые приспособления, способствующие сокращению износа трущихся деталей. Землесос из ремонта вышел досрочно.

Славно потрудилась машинная команда землесоса «Сормово». Своими силами моряки отремонтировали главную машину, смонтировали рефулерную помпу.

Однако, несмотря на все старания команды, выход землесоса «Сормово» на дноуглубительные работы задерживается по вине завода им. Карла Маркса. На судне необходимо поставить бортовую под'емную стрелу и тридцатитонную раму сосуна. Необходимо также сделать проточку рабочей части фланца выкидного поворотного колена. Для выполнения этих работ требуется не более трех суток, но под разными предлогами завод откладывает их уже свыше 10 дней.

Завод им. Карла Маркса также задерживает ремонт многих других судов Рейдтехфлота. Землечерпательная машина «ВК-1» по графику 25 апреля должна была вступить в эксплоатацию. Однако до окончания ремонта еще далеко.

Многие суда Рейдтехфлота неделями стоят у стенки завода, дожидаясь изготовления какой-нибудь одной небольшой детали. Теплоход Рейдтехфлота «Вьюга» должен был выйти из ремонта 1 апреля, но заводом для него еще не сделаны поршневые кольца. Шаланда «Шквал» могла бы выйти из ремонта через 4—5 дней, если бы завод быстро изготовил для нее мотылевые и крейцкопфные болты.

На землечерпательном снаряде «Родина» около двух третей всего ремонта произведено силами экипажа. Машинная команда выполнила ряд работ, на которые первоначально был дан заказ заводу. Тем не менее заводской ремонт отстает от графика более чем на 20 процентов. Это об'ясняется безответственным отношением директора завода тов. Вереникина и главного инженера тов. Сныткина к своим обязанностям.

Примером безответственности в соблюдении сроков ремонта является следующий факт. На землечерпательном снаряде «ВК-2» должна быть заменена значительная часть обшивки корпуса. В порядке помощи заводу им. Карла Маркса четыре пятых работ по этому судну взял на себя завод им. X годовщины Октябрьской революции, а остальную работу должен выполнить завод им. Карла Маркса. Завод им. X годовщины Октябрьской революции уже выполнил половину работ, а завод им. Карла Маркса к замене обшивки корпуса судна еще не приступал.

На Каспии в полном разгаре навигация. Отставание от графика в ремонте землечерпательных снарядов должно серьезно встревожить работников Главморпути. Стремление моряков Рейдтехфлота создать благоприятные условия для безаварийной работы флота Рейдтанкера должно встретить широкую поддержку судоремонтников.

К. ШИРОКОВ.

АСТРАХАНЬ. (Наш корр.).

Хорошо подготовиться к организованному завершению учебного года в системе партийного просвещения

Устранить недостатки в учебе коммунистов

В нынешнем учебном году бюро парторганизации Молотовского порта, учитывая ошибки прошлых лет, уделило исключительно серьезное внимание комплектованию сети партийного просвещения. В двух кружках коммунисты изучают «Краткий курс истории ВКП(б)». Созданы также две политшколы. Слушатели подобраны с более или менее одинаковым уровнем политических и общеобразовательных знаний. В порту имеется и группа коммунистов, изучающих самостоятельно труды классиков марксизма-ленинизма.

Слушатели кружка по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)», которым руководит тов. Малышев, занимаются уже второй учебный год. В феврале слушатели этого кружка закончили изучение всех тем по «Краткому курсу истории ВКП(б)», в марте изучали материалы XVIII с'езда партии. Слушатели кружка изучили книгу И. В. Сталина «О Великой Отечественной войне Советского Союза». Три занятия посвящаются повторению пройденного, а затем будут проведены итоговые занятия. В этом кружке 12 слушателей: за два года учебы они научились серьезно и глубоко разбираться в учебном материале, приобрели навыки самостоятельной работы над книгой.

Занятия проходят в форме оживленной беседы. Особенно активно занимаются в кружке тт. Малиновский, Каренев, Ковалев, Дорошенко, Мельников.

Во втором кружке, где коммунисты изучают дооктябрьский период истории большевистской партии, имеется 22 слушателя. Этот кружок организован в текущем учебном году. Слушатели изучают седьмую главу «Краткого курса истории ВКП(б)» и готовятся сейчас к итоговым занятиям.

Большая часть слушателей активно участвует в собеседованиях на занятиях. Слушатели, как правило, ведут конспекты. Многие из них — тт. Шкаев, Торхов, Зубков, Смирнов, Назарова и другие—учатся хорошо. Вместе с тем имеются товарищи, которые недостаточно серьезно относятся к учебе. Так, например, кандидат в члены ВКП(б) капитан порта тов. Котлов за шесть месяцев удосужился посетить всего два занятия. Плохо учится комсомолец старший механик порта тов. Беляев. Из 25 занятий тов. Беляев посетил только пять. Половину занятий пропустил механик отдела механизации порта тов. Карпов.

Подходят к концу занятия и в политшколах порта. Успешно завершает учебный год политшкола, где работает пропагандистом тов. Городкова. Руководить политшколой ей приходится впервые. Несмотря на это, тов. Городкова добилась серьезных успехов в учебе.

Другой политшколой второй год руководит тов. Федоров. В начале нынешнего учебного года слушатели политшколы приступили к изучению седьмой темы и теперь заканчивают учебную программу. Занятия здесь проходят довольно оживленно. Особенно активно проводились собеседования по темам: «ВКП(б) — руководящая и направляющая сила советского общества», «Как построена Всесоюзная Коммунистическая партия большевиков», «СССР и капиталистический мир», «Советский Союз — оплот мира и демократии».

Десять коммунистов изучают самостоятельно произведения классиков марксизма-ленинизма. Серьезным недостатком в политическом самообразовании следует считать то, что партбюро не установило должного контроля за учебой этой группы коммунистов, передоверив целиком это важнейшее дело консультанту тов. Васильеву. Бесконтрольность привела к тому, что часть коммунистов систематически не работала над повышением своего идейно-политического уровня. Устранить недостатки в руководстве политической учебой коммунистов — неотложная задача партийной организации. Надо добиться того, чтобы итоговые занятия были проведены на высоком идейном уровне.

М. ТРОСТЯНЕЦКИЙ.

Накануне итоговых занятий

Вопросы партийной учебы коммунистов все время находятся в центре внимания парторганизации Одесского порта. Сейчас перед парторганизацией стоит задача — организованно завершить учебный год.

Партбюро тщательно учло недостатки, имеющиеся в политической учебе. В отдельных политшколах и кружках имели место случаи срыва занятий, не везде была обеспечена достаточная посещаемость занятий. Так было на первом, втором производственных участках порта и в автобазе. Партийное бюро наметило пути к исправлению этих недостатков и повышению качества учебы.

Нынешний учебный год характерен значительно возросшим интересом коммунистов к овладению теорией марксизма-ленинизма. В связи с этим значительно выросла сеть партийного просвещения. С начала учебного года в порту работает 91 кружок по изучению истории ВКП(б) и изучению биографий В. И. Ленина и И. В. Сталина. Имеются и политшколы. Многие коммунисты из числа начальствующего состава самостоятельно работают над повышением своего политического самообразования. Всего в порту учится до полутора тысяч человек, из них свыше 600 человек включилось в политическую учебу в кружках и политшколах впервые в этом году.

Занятиями в кружках и политшколах руководят 116 пропагандистов. Лучшими из них являются тт. Рудаков, Школьник, Рожной, Гуров, Корж, Мулярчук, Мельниченко, Уткин и другие. Сейчас пропагандисты уделяют большое внимание вопросам завершения учебного года и проведения итоговых занятий.

Ежедневно в парткабинете порта проводятся консультации по теоретическим и методическим вопросам. Консультанты разъясняют пропагандистам возникающие у них вопросы, практически помогают им лучше подготовиться к итоговым занятиям, подобрать необходимую литературу, наглядные пособия.

Недавно было проведено совещание секретарей цеховых партийных организаций совместно с пропагандистами — руководителями кружков и политшкол. На этом совещании был заслушан инструктивный доклад зав. отделом пропаганды и агитации Водно-транспортного райкома КП(б)У тов. Данилюк о задачах подготовки к организованному завершению учебного года.

После совещания пропагандисты провели специальные беседы со слушателями. Были разъяснены сроки, порядок и метод проведения итоговых занятий.

В настоящее время большинство кружков и политшкол работает над изучением последних тем учебной программы. Работники парткабинета помогли пропагандистам составить планы завершения учебных занятий. Эти планы предусматривают, наряду с прохождением текущего материала, повторение пройденного.

В кружках по изучению истории ВКП(б), которыми руководят тт. Руденко, Мулярчук, Рудаев, заканчивается изучение тем: «Партия большевиков в борьбе за восстановление и дальнейшее развитие народного хозяйства СССР после окончания Великой Отечественной войны Советского Союза» и «Речь товарища Сталина на предвыборном собрании избирателей Сталинского избирательного округа города Москвы 9 февраля 1946 г.». Последней темой — «Чему учит история ВКП(б)» — они завершают весь курс.

Слушатели политшкол сейчас изучают седьмую тему: «Советское социалистическое государство». Руководители политшкол тт. Дудин, Вакеман, Попов, Баскин свой рабочий план построили с таким расчетом, чтобы провести в мае два заключительных занятия. Пропагандисты порекомендовали слушателям, на что следует обратить главное внимание, какой пользоваться дополнительной литературой, как лучше готовиться к повторению пройденного материала и итоговым занятиям.

В мае консультанты проведут итоговые теоретические собеседования с группой коммунистов, самостоятельно изучающих основы марксизма-ленинизма.

В связи с приближением итоговых занятий парткабинет усилил практическую помощь пропагандистам, особенно тем, кто в нынешнем учебном году впервые руководит кружками и политшколами. Весьма важное значение имеют практикуемые парткабинетом индивидуальные и групповые консультации. Для пропагандистов подбираются необходимый учебный материал, наглядные пособия.

В парткабинете установлена витрина «В помощь пропагандисту», где имеются все учебные планы и методические разработки по темам «Краткого курса истории ВКП(б)» и политшкол, а также списки рекомендованной политической и художественной литературы.

Своевременная и организованная подготовка к итоговым занятиям поможет закончить учебный год в сети партийного просвещения порта на высоком идейно-политическом уровне.

Ю. ГЕХМАН,
заведующий парткабинетом Одесского морского порта.

Знания слушателей растут

С каждым годом среди моряков растет стремление глубже овладеть марксизмом-ленинизмом, великими идеями самого передового учения современности. В этом году почти вдвое выросло число слушателей кружков и политшкол в сети партийного просвещения парторганизации Рижского морского порта. В 20 кружках и политшколах учатся 300 человек.

Вопрос о партийной учебе коммунистов несколько раз обсуждался на партийных собраниях. Пропагандисты регулярно отчитывались перед партийным бюро порта о работе кружков. Члены партбюро часто присутствовали на занятиях. Пропагандисты посещали занятия других кружков в порядке обмена опытом. Все это помогало своевременно устранять недостатки в организации партийной учебы.

В нынешнем учебном году заметно вырос уровень политических знаний слушателей кружков и политшкол. Это, в свою очередь, в значительной мере способствует росту их политической и производственной активности. Заметное повышение политических знаний слушателей кружков дает возможность использовать некоторых из них в качестве пропагандистов. Так, например, слушателю кружка по изучению «Краткого курса истории ВКП(б)» тов. Пашкевич была поручена пропагандистская работа, и он успешно справляется с этим ответственным партийным поручением. В период избирательной кампании многие слушатели политшкол и кружков вели активную агитационно-массовую работу.

Учебный год в сети партийного просвещения подходит к концу. Все 20 кружков и политшкол заканчивают изучение программного материала. Приближается самый ответственный момент в учебе — подведение итогов работы.

Пропагандисты порта уже начали активную подготовку к организованному завершению учебного года. Лучшие руководители кружков тт. Приходько, Дмитриева уже закончили изучение программного материала и приступили к повторению пройденного.

Б. ИВАНЮК,
заведующий парткабинетом Рижского порта.



Матрос парохода **«Академик Павлов»** комсомолец **М. Юрин** неоднократно завоевывает первенство в Латвийском пароходстве в социалистическом соревновании по профессиям. Он — председатель судового комитета профсоюза моряков, активный общественник.

Фото Л. Лопаткина.

По стахановскому плану

ОДЕССА. (Наш корр.). На Черном море становится все больше экипажей, следующих примеру команды теплохода «Мичурин». Стахановский план разработал экипаж теплохода «Передовик». Составляя этот план, моряки решили досрочно закончить годовое задание. Экипаж с помощью работников управления пароходства Совтанкер выявил новые резервы, которые улучшат эксплоатацию судна. Моряки точно рассчитали время, необходимое на переходы между портами, на швартовые и грузовые операции, оформление документов. Время на каждый рейс сокращено на 7 часов. Экипаж будет делать в каждом месяце дополнительный рейс.

В стахановском плане намечены конкретные пути лучшего использования грузоподъемности теплохода. Моряки будут брать на 70 тонн нефтепродуктов больше, чем это предусмотрено планом.

Отличный радист

БАКУ. (Наш корр.). На танкере «Ленин» работает один из старейших морских связистов М. Левшин. Седьмого мая, в День радио, на судне состоялось собрание. С воспоминаниями выступил радиооператор тов. Левшин, который рассказал, как ему пришлось работать под руководством П. Н. Рыбкина — помощника А. С. Попова.

С большим интересом выслушали моряки рассказ старейшего связиста о том, как в 1912 году радист одного из кораблей русской эскадры, находившейся в дальнем плавании, установил прямую связь с Кронштадтом.

Радиооператор тов. Левшин — один из лучших стахановцев танкера «Ленин». Он отлично несет вахту. Недавно, когда судно шло на Астраханский рейд, тов. Левшин услышал в эфире сигнал бедствия. Радист сразу же сообщил об этом капитану. Танкер переменил курс и направился на спасение. Благодаря бдительности тов. Левшина терпевшее бедствие судно и его экипаж были спасены.

Сейчас тов. Левшин награжден значком «Почетный радист СССР».

СЭКОНОМИЛИ СВЫШЕ 140 ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ

Механизаторы Николаевского порта своими силами отремонтировали краны и портовое оборудование. На ремонте работали 10 стахановских бригад. Больших успехов добилась бригада, возглавляемая тов. Качановым. Он отремонтировал досрочно два портальных крана и сэкономил свыше 12 тысяч рублей.

На ремонте механизмов портовики сэкономили 140 тысяч рублей.

Выдающийся деятель большевистской партии

К 5-й годовщине со дня смерти А. С. Щербакова

Пять лет назад смерть оборвала жизнь выдающегося большевистского руководителя и виднейшего государственного деятеля — Александра Сергеевича Щербакова.

Жизнь и деятельность А. С. Щербакова— яркий образец беззаветного служения народу, великому делу коммунизма.

17-летним юношей вступил тов. Щербаков в 1918 году в ряды большевистской партии, и с тех пор до последних дней своей жизни он неутомимо боролся за торжество ленинско-сталинских идей, за процветание Советского государства.

В суровые годы гражданской войны тов. Щербаков с оружием в руках самоотверженно защищает от многочисленных врагов молодую советскую республику. Затем он ведет активную руководящую комсомольскую и партийную работу.

Партия поручала тов. Щербакову самые различные ответственные участки работы, и всюду, где бы он ни был, на какой бы пост партия ни ставила его — в Нижнем-Новгороде и Восточной Сибири, в Донбассе, Ленинграде и Москве — он проявлял себя как талантливый руководитель ленинско-сталинского типа, проводил неуклонно политику большевистской партии.

Все свои силы, всю свою кипучую и неутомимую энергию, всю свою сознательную жизнь он отдал великому делу коммунизма.

Большая, разносторонняя государственная и партийная работа требовала глубокой теоретической подготовки, больших знаний. Тов. Щербаков терпеливо и настойчиво учился. В 1924 году он окончил Коммунистический университет им. Свердлова. В 1930—1932 гг. учится в Институте красной профессуры. Затем в течение четырех лет тов. Щербаков работает в аппарате ЦК ВКП(б).

В 1934 году А. С. Щербакова избирают секретарем Союза советских писателей. Много труда и энергии положил Александр Сергеевич, чтобы сплотить воедино советских писателей, повысить идейный уровень советской литературы и расширить ее влияние среди широких масс трудящихся нашей страны.

В 1936 году тов. Щербаков избирается вторым секретарем Ленинградского обкома ВКП(б), а потом секретарем Восточно-Сибирского, Донецкого и Сталинского обкомов партии.

Новая, самая яркая страница в жизни тов. Щербакова открывается в 1938 году — он избирается секретарем МК и МГК ВКП(б). Здесь на посту руководителя московских большевиков особо ярко проявились его могучий организаторский талант, его большевистский стиль работы. В Москве под непосредственным руководством великого Сталина тов. Щербаков вырос в крупнейшего деятеля большевистской партии и Советского государства.

С именем тов. Щербакова связаны огромные успехи московских большевиков в деле дальнейшего укрепления индустриальной мощи советской столицы, претворения в жизнь сталинской программы ее генеральной реконструкции.

Пламенный патриот социалистической Родины, он всегда верил в творческие силы советских людей и вооружал их несокрушимой верой в победу коммунистического строительства в нашей стране.

«...Характерной чертой советских трудящихся, — говорил тов. Щербаков на XVIII с'езде партии, — является здоровый оптимизм, уверенность в завтрашнем дне, глубокая вера в то, что с каждым днем жизнь советского человека становится и будет становиться все лучше и лучше. Мечты советских трудящихся очень быстро осуществляются в реальной жизни, потому что между мечтой советского человека и действительностью нет разлада, потому что трудящиеся работают не покладая рук над осуществлением планов, намечаемых нашей партией».

Вместе со всем советским народом тов. Щербаков гордился выдающимися успехами, достигнутыми во всех областях советского хозяйственного и культурного строительства. При этом он предупреждал всегда о том, что нельзя успокаиваться на достигнутом.

Обладая драгоценным острым чувством нового, тов. Щербаков всегда непримиримо боролся с косностью, рутиной и застоем, с консерватизмом. Он всюду поддерживал новаторов производства, поощрял инициативу стахановцев столицы, бережно и заботливо воспитывал и растил их.

«Не быть рутинерами, — говорил он, — ломать старые нормы и традиции, если они устарели, заменять их новыми — таков долг каждого ленинца-сталинца.

Всему этому у нас есть у кого учиться, кому подражать.

Во всем следовать Ленину! Во всем следовать Сталину! Во всем быть такими, как Ленин, как Сталин!».

В годы Великой Отечественной войны тов. Щербаков активный участник обороны Москвы.

Когда озверелые немецко-фашистские орды рвались к сердцу нашей Родины, Москва под руководством великого Сталина и при деятельном участии тов. Щербакова была превращена в грозную и несокрушимую крепость.

В те дни Александр Сергеевич воодушевлял и поднимал миллионы советских людей на отпор врагу, вселял в них веру в нашу неминуемую победу. На оборонительных рубежах и в цехах заводов, на красноармейских митингах и собраниях рабочих — повсюду звучали его вдохновенные речи, воодушевлявшие советских людей, сражавшихся за свободу и независимость своей Родины, на самоотверженный подвиги на фронте и в тылу.

Выполняя указания товарища Сталина, он формирует части народного ополчения, направляет усилия трудящихся столицы на строительство мощных оборонительных сооружений, на перестройку всей промышленности на военный лад.

Тов. Щербаков был глубоко образованным марксистом, человеком разносторонней культуры и призывал неустанно наши кадры расширять свой идейно-теоретический кругозор.

«Товарищ Сталин непрестанно учит нас, — говорил он, — что если не руководствоваться теорией, не глядеть вперед, то обстоятельства будут толкать сегодня в одну сторону, завтра в другую, а послезавтра потянут назад».

Неутомимый пропагандист марксизма-ленинизма, выступления которого всегда были проникнуты духом высокой большевистской идейности, А. С. Щербаков уделял большое внимание коммунистическому воспитанию трудящихся. Он требовал, чтобы каждый партийный работник, каждый пропагандист нес в массы изо дня в день большевистское слово, чтобы раз'ясняли им повседневно источники силы и могущества Советского государства.

Александр Сергеевич не раз подчеркивал, что важнейшим условием построения коммунизма в нашей стране в обстановке капиталистического окружения является укрепление ее экономического и военного могущества.

«Весь исторический опыт строительства социализма в нашей стране показывает, — говорил он, — что переход к коммунизму в условиях капиталистического окружения нельзя осуществить без того, чтобы постоянно не крепить мощь Советского государства».

В памяти советского народа тов. Щербаков навсегда останется как верный ученик и соратник великого Сталина, как пламенный патриот Советской страны. Он снискал себе уважение и любовь у всех трудящихся нашей Родины.

«Товарищ Щербаков, — говорится в траурном сообщении Центрального Комитета ВКП(б) и Совета Народных Комиссаров СССР, — умер на боевом посту, отдав все силы и всю свою кипучую энергию делу социалистического строительства и делу победы над немецко-фашистскими захватчиками.

Жизнь товарища Александра Сергеевича Щербакова — одного из виднейших руководителей партии Ленина—Сталина и Красной Армии будет служить примером для трудящихся нашей страны в их борьбе за дальнейший расцвет Союза Советских Социалистических Республик».

Светлый образ А. С. Щербакова является ярким примером беспредельной преданности и беззаветной любви к социалистической Отчизне, воодушевляет советский народ на дальнейшую борьбу за построение коммунизма. Имя тов. Щербакова живет в сердцах миллионов советских людей, в замечательных делах трудящихся нашей великой, необ'ятной Родины.

Исторический день

◇

В. ВАСИЛЬЕВ

◇

Бывают в жизни человека минуты, когда все, чем он живет, о чем мечтает, во имя чего борется, проступает сразу с торжествующей отчетливостью. Бывают такие дни и в жизни целых народов, — эти дни остаются в истории. Так было 9 мая 1945 года, в тот вечерний час, когда на весь мир прозвучали спокойные и мудрые слова великого Сталина:

«Великие жертвы, принесенные нами во имя свободы и независимости нашей Родины, неисчислимые лишения и страдания, пережитые нашим народом в ходе войны, напряженный труд в тылу и на фронте, отданный на алтарь отечества,—не прошли даром и увенчались полной победой над врагом».

Мечты всех советских людей сбылись. Невиданная четырехлетняя война закончилась нашей полной победой. И эти четыре года войдут в героическую историю нашей Родины как период, насыщенный величайшим пафосом беспримерной борьбы советского народа за свое национальное и государственное бытие, за свою свободу, независимость и честь.

Из войны наше социалистическое государство вышло еще более сильным и могучим. Каждый гражданин Советского Союза с гордостью чувствует все возрастающую силу своей великой державы. Каждый воин с удовлетворением сознает, что и его трудом, его волей и разумом, терпением, стойкостью, самоотвержением и упорством вращена эта великая сила. Мерой гражданского достоинства для советского человека стало его участие в завоевании победы.

Победа добывалась людьми. Мы всех их можем назвать по имени. Как дороги они нам, как любит их народ. Золотыми буквами сверкают они в нашей истории — честь современников, пример потомкам! И когда нужно назвать нашу победу одним словом, понятным на всех языках мира, мы говорим: Сталин! Сталин — это победа, это наше знамя.

«Это наше счастье, что в трудные годы войны Красную Армию и советский народ вел вперед мудрый и испытанный вождь Советского Союза Великий Сталин. С именем Генералиссимуса Сталина войдут в историю нашей страны и во всемирную историю славные победы нашей армии» (В. М. Молотов).

Возглавив во время войны военное, политическое и хозяйственное руководство, товарищ Сталин прозорливо и решительно осуществлял свой план разгрома врага. История войн не знала примеров, когда полководцу приходилось руководить такими огромными вооруженными силами, как Советская Армия и Военно-Морской Флот, которые вели боевые действия на необ'ятном фронте. История войн не знала примеров, когда столь массовые армии, вооруженные самой передовой техникой, с таким искусством об'единялись и направлялись бы для согласованного выполнения единой задачи. История не знала примеров, когда столь неблагоприятно сложившаяся в начале войны для страны обстановка была бы в дальнейшем решительно и коренным образом изменена. Великий пролетарский стратег И. В. Сталин подчинил своей воле ход гигантских сражений, развернувшихся в дни Отечественной войны, привел Советскую Армию, Флот и Авиацию к всемирно-историческим победам.

Историческая победа над фашистскими захватчиками была завоевана советским народом под руководством партии Ленина — Сталина. Партия большевиков явилась вдохновителем и организатором победы советского народа в Великой Отечественной войне.

«Наша победа, — говорил товарищ Сталин в своей речи 9 февраля 1946 г., — означает, прежде всего, что победил наш советский **общественный** строй, что советский общественный строй с успехом выдержал испытание в огне войны и доказал свою полную жизнеспособность...

Наша победа означает, во-вторых, что победил наш советский **государственный** строй, что наше многонациональное советское государство выдержало все испытания войны и доказало свою жизнеспособность...

Наша победа означает, в-третьих, что победили советские вооруженные силы, победила наша Красная Армия, что Красная Армия геройски выдержала все невзгоды войны, наголову разбила армии наших врагов и вышла из войны победительницей».

Партия большевиков еще задолго до войны предупреждала об опасности фашистской агрессии, призывала народы к борьбе с этой опасностью. Разоблачая поджигателей войны, большевистская партия деятельно готовила нашу страну к активной обороне. А когда грянула война, большевики, как всегда, были в первых рядах советских людей, поднявшихся в могучем порыве на защиту своей свободы. Партия вдохнула в советский народ веру в победу, веру в свои силы. В дни самых тяжелых испытаний не было места унынию и маловерию среди советских патриотов. Советские люди знали, что с ними — партия и Сталин, и это воодушевляло бойцов на фронте и трудящихся в тылу на славные подвиги.

Партия направила на удовлетворение нужд фронта, нужд войны усилия и творческую энергию десятков миллионов людей. И в авангарде их неизменно были коммунисты — люди особого склада, самоотверженные бойцы армии великих стратегов Ленина и Сталина. Партия неустанно воспитывала у советских воинов благородные большевистские качества—стойкость, отвагу, бесстрашие, непоколебимую верность нашему правому делу. Грядущие поколения найдут в летописях Великой Отечественной войны примеры невиданного героизма, проявленного коммунистами. Раскрывая страницы истории, потомки наши узнают, что разбить нападавшего на нашу Родину сильного и опытного врага помогла им сталинская военная наука, первыми поборниками и знаменосцами которой явились коммунисты Вооруженных Сил.

Главная тяжесть борьбы против подчиненных гитлеровской армии легла на плечи советского народа и его Вооруженных Сил. Советскому Союзу принадлежит решающая роль в разгроме вооруженных сил блока фашистских государств. Как известно, реакционные круги Англии и США всячески тормозили открытие второго фронта, они делали ставку на истощение Советского Союза, на то, что Советский Союз, обескровленный и обессиленный в беспримерной борьбе с об'единенными силами фашистского агрессора, попадет в зависимость от США и Англии. И исходя вот из этих своих гнусных корыстных целей, англо-американские правящие круги не предпринимали решительных действий против фашистской Германии и вели лишь ограниченные действия на второстепенных театрах войны. Теперь известно, что Черчилля — этого прожженного политикана — больше интересовал «балканский вариант» второго фронта. Теперь известно, что нужно было преодолеть множество «если», чтобы вторгнуться в Европу через Ла-Манш. «Если ветер не будет слишком сильный, если прилив будет как раз такой, какой нужно, если луна будет именно в той фазе, которая требуется, если немецкая оборона не будет усовершенствована... Если, если, если...».

Только тогда, когда стало очевидным, что Советский Союз один, без помощи союзников, способен закончить разгром гитлеровской Германии, Черчилль и другие англо-американские руководители предприняли вторжение в Западную Европу. Но и после открытия второго фронта главные силы немцев действовали только на Востоке, где происходили решающие бои. Когда в конце декабря 1944 года гитлеровские войска силами всего лишь нескольких соединений предприняли наступление на Западном фронте в районе Арденн, они тем не менее поставили англо-американские войска в тяжелое положение. Опасность нового Дюнкерка стала реально вырисовываться на горизонте. В те дни Черчилль спешно стал просить помощи от советского союзника. И советское командование пришло на выручку терпевшим бедствие англо-американским армиям, развернув 12 января 1945 года свое могучее наступление за Вислой.

Таким образом и на последнем, заключительном этапе войны борьбу против основных сил немецко-фашистских войск вела именно Советская Армия. Ее славные части первыми ворвались в логово фашистского зверя. Ее доблестные воины после ожесточенных боев водрузили знамя Победы над Берлином.

Война закончилась! Фашистский агрессор повержен в прах! — Эти радостные возгласы раздавались в те незабываемые дни во всех уголках нашей необ'ятной Родины и всего земного шара. В день окончательной победы над гитлеровской армией, в день ее капитуляции товарищ Сталин в своем обращении к советскому народу сказал:

«Советский Союз торжествует победу, хотя он и не собирается ни расчленять, ни уничтожать Германию».

Это заявление великого вождя советского народа неукоснительно выполняется. За эти годы Советский Союз провел огромную работу по обеспечению демократического развития в Восточной Германии. Советский Союз помог немецкому народу провести коренные преобразования, вырвавшие почву из-под ног юнкеров, империалистов и фашистов, такие, как земельная реформа, конфискация предприятий военных и нацистских преступников, демократическая школьная реформа. Советский Союз помог немецкому народу вступить на новый путь антифашистского демократического развития. В его зоне оккупации оказалось возможным ликвидировать раскол рабочего движения и создать на базе марксизма-ленинизма Социалистическую единую партию Германии. Великим итогом всех мероприятий явилось создание Германской демократической республики, как прочной базы демократического единства Германии.

Если Советский Союз, последовательно осуществляя Потсдамские решения, стремится превратить Германию из бывшего агрессора, из опаснейшего очага войны в один из оплотов мира в Европе, то англо-американские империалисты, оккупировавшие западные зоны Германии, имеют другие цели. Они пытаются превратить западные зоны Германии в очаг войны в Европе, в реакционный бастион против Советского Союза.

Англо-американские поджигатели войны беспрепятственно попирают решения, принятые Потсдамской конференцией по денацификации, демилитаризации и демократизации Германии. В западных зонах оккупации Германии они восстанавливают монополистические об'единения, сохраняют юнкеров и помещиков, предоставляют власть военным преступникам. Поджигатели войны торопятся как можно быстрее выполнить свои агрессивные планы. Но этим гнусным расчетам империалистов противостоят народное движение за мир, протест немецкого народа против угрозы новой войны, борьба за превращение всей Германии в единую демократическую республику. И нет сомнения, что силы мира, силы демократии победят.

Пять лет уже минуло со времени победоносного завершения Великой Отечественной войны. Эти годы были годами замечательных успехов Советского государства на фронте мирного созидательного труда. Претворяя в жизнь послевоенную сталинскую пятилетку, советский народ в кратчайший срок не только достиг довоенного уровня развития народного хозяйства, но и превзошел этот уровень.

Советский Союз уверенно идет вперед по пути к коммунизму. Он стоит во главе демократического лагеря, твердо проводит миролюбивую внешнюю политику, разоблачает агрессивные замыслы англо-американских поджигателей войны и сплачивает всех сторонников мира и демократии. В своей борьбе за мир Советское государство опирается на все растущую экономическую мощь страны, все более крепнущее морально-политическое единство советского общества, которых не имеют и не могут иметь капиталистические страны.

Советский народ, как никогда, сплочен вокруг своей родной большевистской партии и советского правительства. Он полон решимости неустанно бороться за укрепление могущества нашей великой Отчизны. Наш народ — это народ-герой. Обращаясь к советскому народу в день великой победы над германским империализмом, товарищ Сталин сказал:

«Слава нашей героической Красной Армии, отстоявшей независимость нашей Родины и завоевавшей победу над врагом!

Слава нашему великому народу, народу-победителю!

Вечная слава героям, павшим в боях с врагом и отдавшим свою жизнь за свободу и счастье нашего народа!».

ТАМ, ГДЕ ЛЮБЯТ И БЕРЕГУТ СВОЕ СУДНО

Опыт экипажа парохода „А. Марти"—всему флоту

Устав службы на судах морского флота Союза ССР прочно вошел в жизнь экипажа парохода «А. Марти». Каждый моряк этого судна хорошо изучил свои служебные обязанности и четко их выполняет. Партийная организация парохода и начальствующий состав настойчиво прививают экипажу любовь к морскому делу, воспитывают у моряков чувство высокой ответственности за государственное имущество, коммунистическое отношение к труду. Неукоснительно выполняя свои уставные обязанности, моряки парохода «А. Марти» добились высоких производственных показателей, в образцовом порядке содержат механизмы. Судно пятый год плавает без ремонта. В нынешнем году пароход должен был стать на восьмимесячный заводской ремонт. Тщательно обсудив свои возможности, экипаж решил отказаться от длительного заводского ремонта и значительную часть работ провести своими силами. Свое обязательство коллектив стахановского судна выполнил с честью. Ремонт был завершен раньше срока — за месяц и 9 дней. В честь 1 Мая моряки совершили два сверхплановых рейса.

Сегодня мы помещаем рассказы моряков парохода «А. Марти» об их трудовых делах.

Годовое задание— к 5 декабря

Экипаж парохода «А. Марти» успешно закончил навигацию 1949 года. План перевозок перевыполнен по тоннам и по тонно-милям. Достигнутые успехи вызвали у наших моряков желание добиться новых, еще больших производственных результатов. Сейчас все наши стремления направлены на образцовое выполнение заданий 1950 года. Для этого коллектив судна своей первой задачей ставит совершать рейсы только по скоростному графику и не терять ни одной лишней минуты в портах.



Капитан парохода «А. Марти» И. Доценко.

Больших успехов добился экипаж в продлении срока плавания судна без постановки его на ремонт. В этом году исполняется пять лет с тех пор, как судно последний раз отошло от заводской стенки. В нынешнем году намечалось вывести судно из эксплоатации и поставить его на средний ремонт. Ремонт должен был продолжаться восемь месяцев. Но экипаж решил иначе. Когда нами коммунисты внесли предложение отказаться от длительного ремонта и заменить его кратковременным текущим, моряки с воодушевлением поддержали замечательную инициативу. Это решение появилось не вдруг, не случайно, а на основе тщательного расчета сил и возможностей коллектива.

Навигация 1949 года была для нас крайне напряженной. Работа велась с предельной интенсивностью. Однако, несмотря на свой большой возраст, пароход ни разу не выходил из строя из-за технических неисправностей. Машинная и палубная команды всю свою энергию прилагали к тому, чтобы содержать механизмы в безукоризненном состоянии. Большой опыт ремонта механизмов своими силами, умение эксплоатировать их по всем техническим правилам дали нам уверенность, что навигацию 1950 года мы проведем успешно, сделав вместо среднего текущий ремонт.

Ремонт мы решили проводить силами экипажа, прибегнув лишь к помощи ремонтных бригад резервных механиков пароходства. За счет сокращения об'ема ремонта экономия государственных средств должна была выразиться в два миллиона рублей. Кроме того, эксплоатационное время работы судна увеличивалось на шесть с половиной месяцев. Таково было наше социалистическое обязательство.

В начале года мы начали готовиться к предстоящему ремонту. На судне развернулась широкая борьба за правильную техническую эксплоатацию механизмов. Пароход продолжал совершать рейсы до начала марта. Во время плавания команда зорко следила за техническим состоянием судна, принимала все возможные меры предотвращения износа его механизмов. У нас каждый член экипажа воспитывается на хорошем морском правиле: «Люби свое судно, и оно никогда тебя не подведет». Мы добиваемся воплощения в жизнь этого правила путем раз'яснения морякам огромного значения внимательного ухода за механизмами.

Каждая короткая стоянка под грузовыми операциями используется у нас с максимальной напряженностью. В портах мы изыскиваем все средства для проведения той или иной ремонтной работы.

Машинная команда, возглавляемая старшим механиком тов. Козловым, провела несколько профилактических ремонтов котлов, отрегулировала главную машину и вспомогательные механизмы. В течение первых двух месяцев нынешнего года экипаж не только сумел проделать ряд серьезных ремонтных работ, но и выполнил квартальный план грузоперевозок. Большая заслуга принадлежит старейшим членам нашего экипажа кочегарам тт. Селезневу, Комиссарову, машинистам тт. Кузнецову, Манько, матросам тт. Скрипка, Вихареву и другим.

В напряженные дни, когда судно находилось на кратковременном ремонте, мы развернули предмайское социалистическое соревнование. В этом соревновании моряки поставили перед собой большую задачу — завершить ремонт не за полтора месяца, как было записано в обязательстве, а значительно раньше. Это намерение экипаж выполнил с честью. Пароход находился в ремонте всего месяц и 9 дней и сейчас уже совершает второй сверхплановый рейс.

Сейчас перед нашим экипажем стоят новые задачи. В ответ на призыв черноморцев коллектив парохода «А. Марти» решил план перевозок нынешнего года завершить ко Дню Сталинской Конституции. Мы уверены, что это социалистическое обязательство экипаж выполнит с честью.

И. ДОЦЕНКО,
капитан парохода «А. Марти».

Во главе соревнования

Коммунисты нашего парохода проявляют большевистскую активность на всех участках борьбы за выполнение производственных планов. Социалистическое соревнование, техническая учеба моряков, трудовая дисциплина всегда находятся в центре внимания партийной организации. Коммунисты личным примером вдохновляют моряков на труд, ведут за собой экипаж.

Не случайно, что инициатива развертывания борьбы за продление срока эксплоатации механизмов и сокращение времени ремонта принадлежит коммунистам. Эта инициатива нашла у моряков самый горячий отклик. Перед партийной организацией встала серьезная задача — обеспечить быстрейшее выполнение принятого социалистического обязательства, добиваться дальнейшего развертывания социалистического соревнования, бороться за повышение взятого моряками трудового темпа.

В первую очередь парторганизация занялась улучшением агитационно-пропагандистской работы. Наши агитаторы — кочегары тт. Селезнев и Черняевский, матросы тт. Штырхун, Танцырев, беседуя с моряками, раз'ясняли им задачи, стоящие перед коллективом. Перестроила свою деятельность судовая стенная печать. В каждом номере регулярно помещались заметки о ходе ремонта, рассказывалось о лучших людях судна, об опыте их работы, критиковались недостатки. Хорошо продуманная, разнообразная и интересная агитационная работа парторганизации во многом способствовала творческому под'ему коллектива. Особенный размах приобрела агитационно-пропагандистская работа в дни подготовки к выборам в Верховный Совет СССР. Беседы, лекции, доклады, посвященные самым различным темам, тесно увязывались с насущными вопросами, которыми жил наш коллектив.

Коммунисты — активные участники производственных совещаний. Когда разбирается работа палубной команды, коммунисты выступают с дельными предложениями. В машинном отделении заслуженным авторитетом пользуется коммунист тов. Селезнев.

Партийная организация по праву занимает авангардную роль во всей жизни и трудовой деятельности экипажа. С ней считаются, прислушиваются к ее мнению. В лице коммунистов наши моряки видят людей дисциплинированных, отлично разбирающихся в технике, умелых работников, которые охотно делятся с другими своим опытом и знаниями. Взять, к примеру, кочегара тов. Селезнева. Он подлинный мастер своего дела. Тов. Селезнев выступает на наших судовых технических конференциях, передает свой опыт молодым морякам. Из месяца в месяц завоевывают звание стахановца матрос тов. Штырхун, пекарь тов. Береговой и другие коммунисты.

Партийная организация систематически помогает профсоюзной организации, умело направляет ее деятельность. В итоге у нас все члены судового коллектива соревнуются, настойчиво борются за культурную эксплоатацию механизмов и высококачественный их ремонт. Новым формам социалистического соревнования, таким, например, как борьба за звание «Отличная судовая вахта», парторганизация уделяет особое внимание. Опыт каспийских моряков широко популяризируется. Сейчас все вахты борются за первенство в этом соревновании.

В порядке контроля хозяйственной деятельности администрации парторганизация на своих собраниях регулярно обсуждает производственные вопросы. За последнее время коммунисты заслушали доклады старшего механика и старшего помощника капитана о ходе ремонта в машинном отделении и на палубе.

Экипаж парохода «А. Марти», возглавляемый партийной организацией, успешно осуществляет свое патриотическое начинание, настойчиво добиваясь увеличения срока эксплоатации механизмов.

В. СЕРГИЕНКО,
секретарь партийной организации парохода «А. Марти».

Выполняем обязательства

Наше судно плавает по Приморской грузовой линии. Переходы у нас небольшие, но очень много времени занимают грузовые операции. Чаще всего мы перевозим сыпучие грузы. Перевозки такого рода груза вносят немало трудностей—очень быстро загрязняются жилые и служебные помещения, палубные надстройки, угольная пыль забивает блоки и другие подвижные детали. Чаще всего перевалку груза приходится производить судовыми лебедками, оборудованными грейферами. Лебедки работают с большой интенсивностью, что, естественно, приводит к скорому изнашиванию такелажа. Однако общими усилиями мы делаем все необходимое для того, чтобы содержать механизмы и все судно в образцовом порядке, добиваемся выполнения и перевыполнения рейсовых заданий.

Я хочу рассказать о наших трудовых буднях, о том, как мы следим за своим судном. У нас стало правилом регулярно, через определенный срок, смазывать блоки, тировать стальные концы, проверять весь такелаж и, если нужно, заменять износившийся. Мы стараемся не допускать появления ржавчины на палубе, на бортах, мачтах, стрелах. Оббивка ржавчины и покрасочные работы ведутся в море и на стоянках. Часто мы занимаемся осмотром спасательных средств. В хорошую погоду просушиваем шлюпочные паруса, кливера, протираем банки.

Хозяйство на палубе большое. За всем нужен присмотр. Понятно, что образцовое состояние судна возможно лишь тогда, когда люди знают свои обязанности, любят свое дело, по-хозяйски относятся к народному добру. Нужно сказать, что моряки много внимания уделяют повышению своих технических знаний. Каждый старается овладеть своей профессией в совершенстве. Для этого мы посещаем занятия техминимума, читаем техническую литературу, перенимаем у старших опыт.

В борьбе за высокую культуру производства огромное значение имеет социалистическое соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта». У нас вахты палубной команды соревнуются с вахтами машинной команды и между собой. Особенно широко развернулось соревнование в предмайские дни. Коллектив наших матросов, мотористов и кочегаров охвачен единым желанием работать только на «отлично».

В. СКРИПКА,
матрос первого класса.

Повышаем свою квалификацию

По-моему, нет большей радости, как познавать технику, сознавать, что ты не стоишь на месте, а все время пополняешь знания, растешь, чувствовать, что с каждым днем сложная машина становится все более и более послушной тебе.

Среди членов экипажа парохода «А. Марти» я — самый молодой моряк. Пришел я на судно в конце сентября прошлого года. Вначале работал кочегаром второго класса. С первых же дней мне очень понравилось заботливое отношение моряков к технике. Каждый член машинной команды, будь он механик или кочегар, ухаживает за механизмами старательно, любовно. Во время плавания или на стоянках основная забота у моряков — содержать в порядке главную машину, котельное отделение, вспомогательные механизмы. Захотелось и мне стать таким же умелым и аккуратным специалистом своего дела. Когда я высказал желание учиться на машиниста, товарищи по судну пошли мне навстречу. Многому я научился от наших лучших машинистов тт. Кузнецова и Манько. Вместе с ними участвуя в ремонте, я вскоре на практике овладел судовой техникой. Много сделали для совершенствования моих знаний механики тт. Козлов, Крепостнов и Радченко. Они терпеливо об'ясняли устройство и принцип работы каждого механизма машины. Занятия в кружке техминимума, самостоятельная работа над книгой, а главное, помощь старших товарищей помогли мне быстро овладеть новой специальностью. Теперь я работаю машинистом первого класса.

В одном из пунктов моего социалистического обязательства говорится: «Содержать механизмы в отличном состоянии и активно участвовать в ремонте машины». Это обязательство я стараюсь выполнять добросовестно. Закрепленным за мной механизмам уделяю много внимания и времени. Регулярно очищаю их от грязи, слежу за смазкой, за режимом их работы. Если же замечаю какой-нибудь крупный недостаток, который не могу сам быстро поправить, то немедленно сообщаю о нем механикам.

Недавно в моей жизни произошло большое событие — я был принят в комсомол. Звание комсомольца обязывает меня трудиться еще лучше, не останавливаться на достигнутом, с еще большей энергией участвовать в общей борьбе нашего экипажа за продление срока эксплоатации судна, за экономию государственных средств.

А. МЕХ,
машинист первого класса.

Каждый член экипажа судна должен... оберегать государственную собственность — суда, портовые сооружения, оборудование, материалы, грузы и другие ценности, доверенные морскому флоту, и всемерно беречь государственные средства.

(Из Устава службы на судах морского флота Союза ССР).

Трудовая доблесть

Погрузка заканчивалась. Трюмы парохода «А. Марти» быстро наполнялись углем. Еще несколько часов — и вновь в плаванье. Капитан Иван Григорьевич Доценко поднялся в штурманскую рубку. Здесь все было готово к отходу. Третий штурман подготовил комплект нужных карт, внес очередную запись в журнал поправок хронометра. Внимательно просмотрев все это, капитан подошел к барометру. Погода должна была быть благоприятной для плавания.

...На палубе заканчивались последние приготовления к отходу. Кормовые трюмы, полностью забитые углем, уже были закрыты лючинами. Матросы раскатывали на люках брезент и накрепко обтягивали его пинами. И вдруг случилось неожиданное. Когда крановщик подавал в носовой трюм последнюю порцию угля, он задел грейфером за форстеньгу и сломал ее. Вместе с кусками дерева по палубе загремели осколки антенного изолятора.

— Как же это ты так неосторожно? — принялся журить боцман Чулынин молодого крановщика. — Старались, старались наши матросы скорее уйти в рейс, а ты всех подвел... Как нам теперь выходить в море без радио?

— Словами дела не поправишь, — прервал Чулынина капитан. — Укрепляйте, боцман, антенну за салинг. В море что-нибудь придумаем.

Распоряжение капитана было быстро исполнено, пароход ушел в рейс точно по графику.

В небольшом рейдовом пункте Приморского побережья, куда прибыло судно, моряки решили самостоятельно сделать стеньгу и установить ее на место. Основную работу взял на себя плотник Старицын. С первым же катером он отправился на берег. Вскоре моряк вернулся обратно, восседая на огромном бревне, лежавшем на палубе кунгаса.

Несколько дней трудился плотник со своими подручными матросами над изготовлением новой стеньги. Когда стеньга была готова, возникло новое затруднение: не было крана для ее под'ема. Но и тут на помощь пришла смекалка. Моряки использовали грузовую стрелу, удлинив ее временной надделкой. С ее помощью свежевыкрашенная прочная форстеньга была успешно водружена в гнездо мачты.

Отмечая инициативу и смекалку моряков, капитан об'явил им благодарность и записал об этом в книге приказов.

Судовая книга приказов — гордость экипажа парохода «А. Марти». Подавляющее большинство записей состоит из благодарностей морякам за отличный стахановский труд, мужественное выполнение своего служебного долга и проявленную при этом самоотверженность.

Много интересного может поведать эта книга в скромной потертой обложке. За лаконичными сухими фразами приказов — замечательные дела моряков, скромных советских тружеников. Вот что, например, рассказывается об одном случае, происшедшем в недавнем плавании.

Пароход возвращался во Владивосток из очередного рейса. До порта уже оставались считаные мили. Ветер, заметно покрепчавший за последние несколько часов, сбивал судно с курса. Волны начали захлестывать палубу. Пароход уже не мог побороть сильное течение. Несмотря на то что машина работала на полных оборотах, расстояние до показавшегося впереди маяка не уменьшалось. Вскоре ветер достиг силы урагана. Срывая гребни волн, он нес по воздуху тучи водяной пыли, забрасывал на палубу водяные валы, рвал такелаж. Берег все удалялся и удалялся. Пароход поставило лагом к ветру и несло в открытое море. В один из моментов наиболее стремительного крена волной была выбита грузовая стрела из гнезда стойки. Удерживаясь на топенанте, стрела стала описывать в воздухе гигантские дуги. Она то уходила за борт, то неслась обратно, грозила разрушить трюмный настил.

Закрепить мечущуюся стрелу вызвались боцман Чулынин, матросы Скрипка и Ипатов. То и дело окатываемые волной, смельчаки с трудом пробрались по палубе к трюму. Железная громадина носилась над их головами. Выбрав удобный момент, матрос Ипатов удачно набросил на стрелу удавку. Петля крепко затянулась. После этого моряки быстро справились с опасной работой.

Вот другая запись. Она повествует о штормовой ночи, проведенной экипажем в небольшой, почти не защищенной от ветра и волны бухточке Приморского побережья. Эта ночь была наполнена примерами героизма моряков, боровшихся с разбушевавшейся стихией за сохранность судна.

Много раз повторяются в книге имена стахановцев, отличившихся в работах по разгрузке судна своими силами, добившихся большой экономии топлива и смазочных материалов, мастерски отремонтировавших сложные механизмы. Но разве возможно вместить в приказах десятки незаметных, но примечательных по своему содержанию трудовых дел моряков? А они совершаются каждый день, каждую вахту. Вот матрос Сарайкин. Заботливо и старательно ухаживает он за тяжеловесными блоками, стальными концами и другим палубным инвентарем. Как-то Сарайкин обратил внимание на старые, порванные трюмные брезенты. Он решил их восстановить. Немало свободных после вахты часов просидел моряк над брезентами, пока не привел их в порядок.

Из месяца в месяц добивается первенства в социалистическом соревновании по профессиям матрос Василий Скрипка. Несмотря на молодость, Скрипка считается на судне одним из лучших такелажников. Многие моряки обращаются к нему за советами. За последнее время Скрипка обучил четырех матросов искусству такелажного дела.

Моряки в шутку называют свои рейсы «трамвайными». Переходы от одного пункта побережья к другому коротки. Грузовые работы ведутся почти непрерывно. При этом особенно много приходится работать четвертому механику комсомольцу Петру Радченко. Нередко бывает так, что молодой механик сутками не отходит от лебедок. Вместе с машинистом Сергиенко механик ремонтирует и регулирует то одну, то другую лебедку, и не было еще случая, чтобы лебедки сломались, остановились во время работы.

Трудовой доблестью, большой любовью к своему судну экипаж парохода «А. Марти» завоевал у моряков-дальневосточников славу рачительных хозяев. По примеру этого передового коллектива моряки Дальневосточного бассейна развернули на своих судах социалистическое соревнование за увеличение срока эксплоатации механизмов, добиваются сокращения времени стоянки при погрузке и разгрузке, а также времени нахождения в ремонте.

В знаменательные дни, когда советский народ готовился к встрече 70-летия товарища Сталина, коммунисты парохода «А. Марти» выступили перед экипажем с предложением отказаться от запланированного в 1950 году 8-месячного заводского ремонта и провести все необходимые работы своими силами за время полуторамесячной стоянки и далее в ходе навигации. Предложение коммунистов экипаж принял с необычайным воодушевлением. На судне развернулась настойчивая борьба за осуществление этого обязательства.

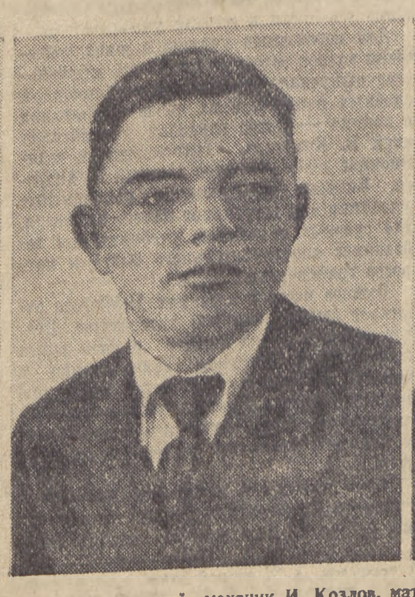
До намеченного срока вывода судна из эксплоатации осталось еще много времени. Моряки решили использовать его с максимальной эффективностью. За два месяца нового года они завершили квартальный план грузоперевозок и тем самым компенсировали будущую полуторамесячную стоянку. Во время скоростных стахановских рейсов члены экипажа сделали множество работ, которые раньше планировалось провести во время заводского ремонта.

Когда пароход был поставлен на ремонт, то на нем с раннего утра до позднего вечера не смолкали звон металла, визг слесарных пил, гул токарного станка. Включившись в предмайское социалистическое соревнование, бригады матросов совместно с ремонтниками полностью сменили вооружение мачт, покрыли свежей краской стены кают и надпалубные постройки. Механики, машинисты, кочегары перебрали механизмы и заменили в машине износившиеся детали. Не осталась без тщательного осмотра и ремонта ни одна даже самая незначительная деталь. Работа шла быстро, споро.

И вот судно снова в плавании. Все предпраздничные рейсы экипаж парохода «А. Марти» провел по-стахановски и завершил досрочно. Ко дню праздника 1 Мая Родина получила от моряков-стахановцев замечательный трудовой подарок — сотни тонн перевезенных сверх плана грузов.

В. ПОКРЫТЮК.







Стахановцы парохода «А. Марти» (слева направо): старший механик И. Козлов, матрос В. Скрипка и кочегар В. Селезнев.
Фото Л. Белича.

Профсоюзная жизнь

Плоды формального руководства

Состоялся IV пленум Черноморского бассейнового комитета профсоюза моряков.

Из отчетного доклада председателя комитета тов. Давидовича выявилось, что президиум бассейнового комитета работает в отрыве от судовых профсоюзных организаций. Создание местных комитетов плавсостава в двух черноморских пароходствах —сухогрузном и нефтеналивном — имело целью усиление воспитательной работы среди членов профсоюза моряков. Однако президиум бассейнового комитета воспринял это как возможность устраниться от животрепещущих вопросов жизни и работы моряков. Руководство низовыми профсоюзными организациями флота переложено на плечи еще не окрепших и не имеющих достаточного опыта местных комитетов плавсостава. Это отрицательно отразилось на всей деятельности судовых комитетов.

Доклад тов. Давидовича не мог удовлетворить участников пленума. Говоря о социалистическом соревновании моряков, тов. Давидович ограничился тем, что привел ряд цифр о количестве участников соревнования и отличных судовых вахт. По мнению докладчика, эти цифры должны были свидетельствовать и о размахе соревнования и о его действенности. Между тем хорошо известно, что только небольшая часть судов Черноморского бассейна справилась со своими задачами в первом квартале 1950 года. Два пароходства — сухогрузное и нефтеналивное — не выполнили своих обязательств и оказались в большом долгу перед государством.

Председатель бассейнового комитета профсоюза моряков не рассказал и о том, что социалистическое соревнование на ряде судов еще носит формальный характер. Моряки пароходов «Механик Герасимов», «Маршал Толбухин» в феврале приняли на себя социалистическое обязательство развернуть борьбу за досрочное окончание годового плана перевозок. Но с тех пор никто в договор ни разу не заглядывал. Соревнование не подкрепляется конкретными делами, оно предано забвению. На этих судах имеются случаи нарушения трудовой дисциплины, не выполняются планы перевозок.

Печать формализма лежит и на соревновании судовых вахт. Сначала к этому важному начинанию в бассейновом комитете профсоюза моряков отнеслись горячо. В январе были подведены итоги работы и отмечены отличные судовые вахты. Но затем об этом важном деле забыли. Никто не позаботился о том, чтобы работа лучших вахт была широко популяризована. Не случайно поэтому, что социалистическим соревнованием охвачено только 30 проц. судовых вахт. Управление Черноморского пароходства до сих пор никак не соберется изготовить вымпелы для вручения их вахтам, завоевавшим первенство еще в IV квартале минувшего года. Все это проходит мимо внимания бассейнового комитета профсоюза моряков.

Все эти вопросы не были обсуждены с должной остротой и на пленуме бассейнового комитета профсоюза моряков. Пленум не проявил серьезного внимания к работе судовых комитетов профсоюза. О них очень мало говорилось в докладе. Почти не упоминалось о них и в прениях.

Отрицательно сказалось на работе пленума слабое участие профсоюзного актива и хозяйственных руководителей в обсуждении затронутых вопросов. Присутствовавшие на пленуме представители управления Черноморского сухогрузного пароходства и пароходства Совтанкер не только не выступили в прениях, но ушли, не дождавшись конца заседания.

Н. КИШИНЕВСКИЙ.
ОДЕССА. (Наш корр.).

Под знаком большевистской критики

РИГА. (Наш корр.). Состоялся очередной пленум Латвийского республиканского комитета профсоюза рабочих морского транспорта. Его работа проходила под знаком большевистской критики и самокритики, при активном участии стахановцев судов, портов и судоремонтных предприятий. В прениях по докладу председателя республиканского комитета тов. Апсит выступили председатель судового комитета парохода «Академик Павлов» тов. Юрин, председатель месткома Балтехфлота тов. Силинь, стахановец строительного управления тов. Виноградов и другие участники пленума. Они отметили недостатки в воспитательной работе среди членов профсоюза со стороны республиканского комитета, оторванность его работников от низовых организаций и слабое руководство социалистическим соревнованием.

Республиканский комитет пренебрежительно относится к охране труда и технике безопасности. В Латвийском пароходстве из средств, ассигнованных на проведение мероприятий в этой области, использовано в первом квартале нынешнего года лишь 3 проц.

Участники пленума отметили, что республиканский комитет крайне неудовлетворительно контролирует выполнение коллективных договоров на предприятиях морского транспорта, плохо занимается вопросами улучшения материально-бытовых условий рабочих и служащих.

— Это является прямым результатом неверного стиля руководства республиканского комитета низовыми организациями. Мы получаем от него очень много решений, директив и инструкций, — сказал в своем выступлении председатель Лепайского портового комитета тов. Бирман, — но редко видим у себя работников республиканского комитета. За последние четыре месяца в Лепайском порту побывал только инспектор тов. Бондаревский, который помог нам в вопросах охраны труда и техники безопасности.

Письма в редакцию

Задерживается строительство дома

Многие моряки и работники Мурманского пароходства нуждаются в жилой площади. Между тем жилой фонд здесь пополняется плохо. Управление пароходства с декабря прошлого года ведет переговоры со строительным управлением № 7 Главморстроя о строительстве трехэтажного дома по Терскому переулку, но пока безрезультатно. К строительству так и не приступали.

Начальник строительного управления тов. Каплиев вначале наотрез отказался заниматься этим делом, мотивируя тем, что он обязан сосредоточить все силы и средства на строительстве зданий по улице Карла Либкнехта. Между тем тов. Каплиев прекрасно знал, что техническая документация для этого строительства будет готова не ранее июня нынешнего года, в то время как вся сметно-техническая документация для строительства жилого дома пароходства уже имеется.

Лишь под нажимом областных организаций тов. Каплиев вынужден был дать согласие на строительство дома для работников пароходства. Однако и после этого дело не двинулось с места. Рассмотрев технический проект и рабочие чертежи этого дома, руководители строительного управления отказались строить дом на том основании, что, мол, устройство в доме котельной затрудняет сильный приток грунтовых вод.

Руководители пароходства пошли навстречу строителям и согласились вместо водяного отопления сделать в доме печное отопление. Но и после этого строительное управление не начало строительство дома, выдвигая новые, необоснованные требования. В результате строительство дома для работников Мурманского пароходства откладывается на неопределенное время.

Г. КАРТАШЕВ.

Скоро ли будут получены материалы?

В июле прошлого года министр морского флота издал приказ о всемерном расширении производства фасонного литья из термитной стали. В связи с этим при Одесском институте инженеров морского флота были созданы краткосрочные курсы по подготовке инструкторов для организации литья из термитной стали. На этих курсах обучался и я.

Вернувшись в Баку, я ознакомил инженерно-технических работников завода с методами получения стального литья при помощи термитного процесса. После этого на заводе было в короткий срок изготовлено все оборудование для получения литья термитным способом. В конце декабря завод уже мог производить фасонное литье из термитной стали. Для этого требовались лишь необходимые материалы, как окалина и алюминий.

Мы послали в Главмортехснаб заявку, чтобы нам выслали эти материалы, но ответа не получили. После этого было послано еще несколько запросов, но пока все безрезультатно. До сих пор материалы завод не получил.

Прошло полгода, но по вине Главмортехснаба мы так и не можем наладить фасонное литье из термитной стали.

С. ЖУХОВИЦКИЙ,
техник-конструктор бакинского завода Каспфлота.

ПО СЛЕДАМ НАШИХ ВЫСТУПЛЕНИЙ

«Похвальная грамота не вручена» — под таким заголовком в № 30 «Морского флота» было опубликовано письмо в редакцию шофера автобазы Новороссийского порта тов. Евстифеева о том, что он 23 апреля 1949 г. приказом министра был награжден грамотой, но в течение года ему не удосужились ее переслать из министерства.

Как сообщил редакции заместитель начальника Главного управления кадров тов. Кириллов, по письму приняты меры.

В настоящее время похвальная грамота отправлена в Новороссийский порт и вручена шоферу автобазы тов. Евстифееву.

Виновному в задержке высылки грамоты инспектору тов. Куликову приказом министра об'явлен выговор.

Маленький фельетон

Когда наступает утро...

Ходит слух, что в Одессе, рядом с портом, есть гостиница для моряков. До сих пор никто не пытался этот слух опровергнуть. Существование гостиницы окутано романтической дымкой тайны. О ней в Черноморском пароходстве предпочитают молчать. Однако пассажиры некоторых судов клянутся, что своими глазами видели: совсем недалеко от пристани стоит довольно красивый домик, а над его входом поблескивает золотом вывеска — «Гостиница «Моряк».

Ободренные показаниями очевидцев, мы, сойдя с парохода, прямо взяли курс на дом с вывеской. Нас, правда, несколько озадачил брошенный вслед бывалым человеком совет: «Идешь в гостиницу — захвати ведро!». Но мы решили, что это морская шутка.

Слух о гостинице подтвердился. По крайней мере, под вывеской «Моряк» нас приняли радушно. Нам тут же отвели номер, щедро обставленный поломанной и искалеченной мебелью, где однообразие пустых и сырых стен оживляли развешанные части одежды приезжающих (шкафов здесь, очевидно, не полагалось). Был поздний вечер. А в пять утра приезжих разбудил раздетый вопль: «Вода!». По коридору наперегонки резво мчались солидные, пожилые люди и молодежь с кувшинами, ведрами, кастрюлями: спешили собрать драгоценную влагу. Нас предупредили, что надо пользоваться моментом: вода во втором этаже скоро иссякнет, и тот, кому в этом кроссе не повезло, должен бежать мыться в первый этаж. Мы, как новички, оказались именно в числе неудачников: не успели намылиться до плеч, как иссякла вода и в первом этаже. По коридорам гостиницы уныло слонялись фигуры людей с намыленными щеками или с одной приготовленной для бритья щекой. Одни взывали к директору, другие пытались выклянчить стакан воды «взаймы» у запасливых старожилов.

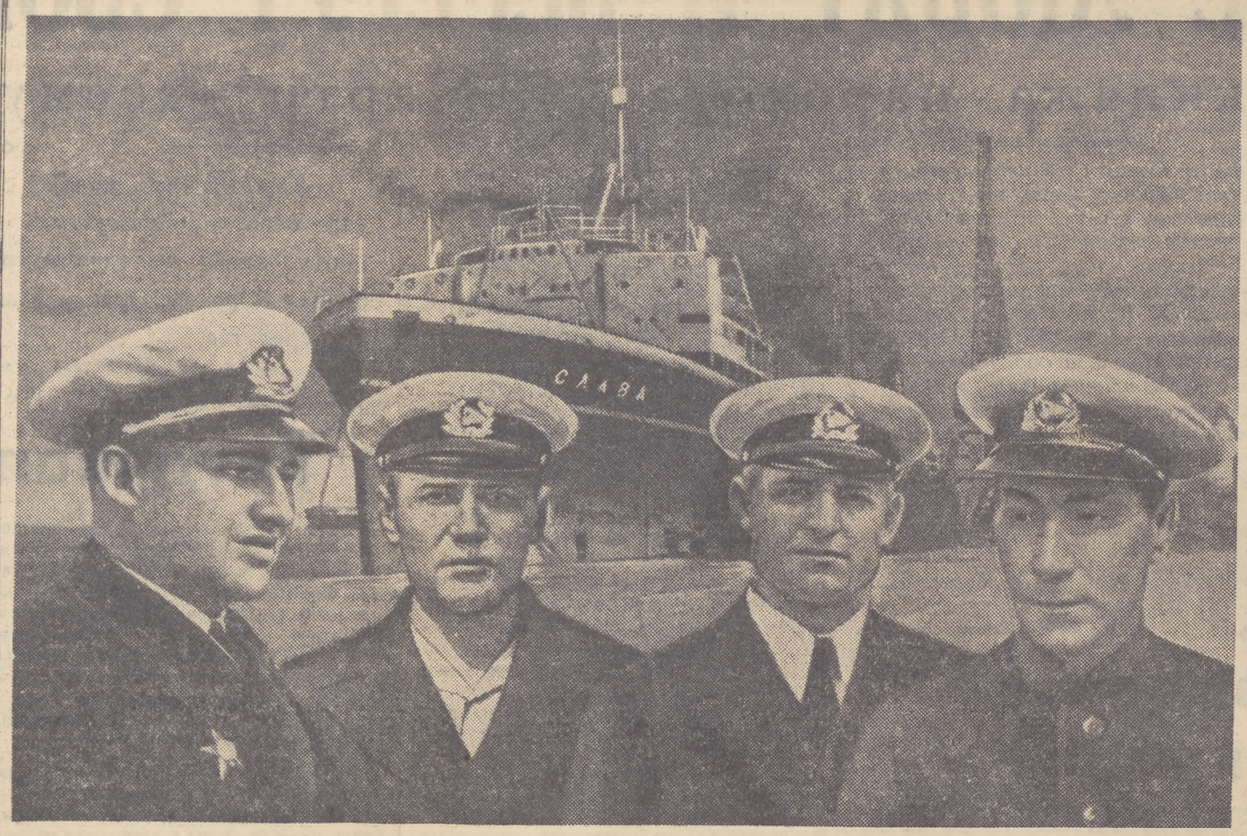
Чем больше знакомишься с бытом одесской гостиницы «Моряк», тем больше убеждаешься, что руководители Черноморского пароходства далеки от заботы о приезжающих моряках. В гостинице—убогие кровати с просаленными тюфяками, напоминающими мешки соломы, с простынями грифельного оттенка, каких не потерпел бы ни один комендант. Ни зеркал, ни гардеробов, ни умывальников. Процедура умывания в те счастливые часы, когда есть вода, происходит в кухне над ржавой раковиной. И это в крупнейшем и красивейшем из портов Юга! Немудрено, что черноморские моряки, привыкшие к образцовой чистоте и культурным условиям на своих судах, избегают этого домика с зазывающей, но не оправданной вывеской.

Трудно обвинить персонал гостиницы: вынужденные поддерживать чистоту без воды, работники ее сжились со своим трудным бытом и сетуют лишь на пожарную опасность. А начальник жилищно-коммунального отдела пароходства тов. Могелюк жалуется, что пароходство не отпускает ему средств на смену трубопровода и новую мебель. Жалобы хозяйственника не лишены оснований. От управления пароходства до гостиницы «Моряк» три минуты ходу, однако никто из руководителей пароходства ни разу не снизошел до своей гостиницы, не заглянул в номера, не вник в жалобы приезжающих.

Надо полагать, что начальник пароходства тов. Данченко примет меры к тому, чтобы в гостинице «Моряк» был наведен образцовый порядок.

Ив. ХВАЛЫНСКИЙ.

Флотилия «Слава» в Черном море



Вчера советская антарктическая китобойная флотилия «Слава» вошла в Черное море. До берегов Родины остались последние сотни миль.

Семь месяцев продолжался четвертый рейс советских китобоев к берегам Антарктиды. Несмотря на сложные метеорологические условия, которые в этом году были в южнополярных морях, коллектив флотилии «Слава» значительно перевыполнил план промысла. Советские гарпунеры добыли сотни китов. В цехах перерабатывающего завода на пароходе «Слава» было получено много тысяч тонн ценного пищевого и медицинского жира. Советские китобои дали государству миллионы рублей сверхплановой прибыли.

В беседе по радио с корреспондентом газеты «Морской флот» капитан-директор флотилии «Слава» Герой Социалистического Труда А. Н. Соляник рассказал следующее:

— Три месяца охотились в Антарктике на китов меткие стрелки-гарпунеры. Промысел шел у Южного полярного круга, возле 69-й параллели и вблизи ледового барьера, ограждающего Антарктический материк от океана. Герои Социалистического Труда гарпунеры А. Пургин, Г. Панов и Н. Гниляк добыли сотни китов. В этом сезоне один из старейших и опытнейших гарпунеров Советского Союза Афанасий Пургин убил около 200 китов.

Советские китобои, по-стахановски трудясь в суровой Антарктике, перевыполнили свои социалистические обязательства. Суда флотилии возвращаются на Родину в полной сохранности. Главные машины парохода «Слава» находятся в отличном техническом состоянии. Большую помощь флотилии «Слава» получила от экипажа танкера «Серго», который досрочно доставил топливо и промысловое снаряжение. Моряки этого передового судна морского флота во многом способствовали успешному завершению нашего промыслового задания.

Десятого мая суда флотилии «Слава» ошвартуются у причалов Одесского порта. Советские моряки с честью пронесли флаг нашей могучей Родины в далеких морях и океанах.

На снимке: пароход **«Слава»** — флагманское судно советской антарктической китобойной флотилии; Герои Социалистического Труда (слева направо): капитан-директор флотилии **А. Н. Соляник**, гарпунеры **Н. Н. Гниляк, Г. Е. Панов** и **А. Н. Пургин.**

Фото С. Муравьева.

◇ ◇ ◇

Поучительная выставка

Под стеклом витрин — пожелтевшие от времени листы. Посетители видят кожаные, тронутые временем, но все же хорошо сохранившиеся переплеты старинных книг. Много мыслей возникает о славных делах русских моряков, когда посещаешь выставку книг петровской эпохи, организованную при отделе редкой книги Ленинградской публичной библиотеки имени М. Е. Салтыкова-Щедрина.

На выставке собрано около 400 книг. Среди них — немало произведений, посвященных морскому делу. Из предисловия к «Таблицам логарифмов» узнаем, что эта книга была предназначена для учеников московской «школы математических и навигацких наук».

В 1714 году в Петербурге вышла книга «Генеральные сигналы, надзираемые на флоте». На выставке экспонированы регламент Морской академии, таблицы склонения солнца, первая русская печатная газета, ряд книг, посвященных боевым операциям русского флота против шведского, первый морской устав, изданный в России в 1720 году, и много гравюр.

Выставка старинных книг петровской эпохи привлекает многочисленных посетителей, среди которых немало моряков Балтики.

П. ГУСАРОВ,
капитан дальнего плавания.

Полвека на море

БАКУ. **(Наш корр.).** Полвека назад начал морскую службу на одном из судов Каспия пятнадцатилетний подросток Николай Фролов. Он работал юнгой и матросом на парусных шхунах и небольших паровых судах. Только в годы советской власти Николай Федорович Фролов смог получить морское образование и стать штурманом. Сейчас он — капитан судна «Мельников». Экипаж, руководимый тов. Фроловым, настойчиво борется за перевыполнение рейсовых заданий. Это — передовой коллектив пароходства Каспфлот.

Вести из бассейнов

✪ Коллектив корпусного цеха Канонерского завода самоотверженно борется за досрочный выпуск из ремонта парохода «Гатчина». По-стахановски трудятся на ремонте сверловщики В. Емельянов, И. Борисов, бригада А. Локоткова. Они систематически выполняют задания на 150—200 проц.

✪ Недавно коллектив завода им. Парижской Коммуны выпустил из ремонта пароход «Киров». На ремонте отличились бригады слесарей-монтажников тт. Андреева, Быкарева, Уварова. Скоропекцева, а также мастера тт. Панцев, Якшин, Юденков, Родяков, Бурдин.

✪ Моряки шаланды «Х лет Октября» по инициативе капитана тов. Хохлова применили простой способ очистки грузовых трюмов от суперфосфата. Осевший на стенки трюма суперфосфат они удалили с помощью обыкновенных стальных щеток (вместо мойки трюмов). В результате время на эту работу было сокращено больше чем в 10 раз.

Через три океана

БОРТ ПАРОХОДА «ВЛАДИВОСТОК». **(По радио).** Два года назад пароход «Владивосток» ушел из Ленинградского порта в дальний рейс. Сейчас судно возвращается на Балтику. За эти годы пароход прошел десятки тысяч миль в водах трех океанов и пятнадцати морей.

Экипаж досрочно выполнил пятилетний план перевозок. Судно уже доставило в счет 1951 года много тысяч тонн груза. Моряки парохода «Владивосток» взяли обязательство завершить годовой план к 33-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции.

Моряки самоотверженно трудились в зимние месяцы, когда судно находилось в Атлантическом океане и в северных водах. Не раз пароход был застигнут сильными штормами, сопровождавшимися снежной пургой. Палуба, мачты, командный мостик и надстройки покрывались ледяной броней. Боцман тов. Котов, плотник тов. Петров, матросы тт. Вуколов, Широков, Синкевич, Гордиенко, Титов и другие моряки в эти дни работали по-стахановски, непрестанно околачивали большие пласты льда.

Экипаж парохода «Владивосток» успешно выполняет рейсовые задания. Тысячи тонн груза доставлены в полной сохранности в порты. Сейчас машинная команда горячо подхватила почин знатного новатора Лидии Корабельниковой. На судне сэкономлено немало топлива, скорость парохода увеличилась на 0,6 мили в час.

На стадионах страны

Спортивное обозрение

Футбольный сезон в разгаре. Игры, начавшиеся на юге в середине апреля, идут сейчас уже в Москве, Ленинграде, Риге и Минске, не считая городов Украины, Поволжья, Грузии и Армении. Проведено 50 матчей первого круга XII чемпионата СССР по футболу. Начало розыгрыша этого первенства проходит особенно остро и напряженно. Еще никогда игры всесоюзного соревнования не приносили в самом начале календаря столько неожиданностей. Достаточно сказать, что к пятому туру лишь четыре участника не имели поражений, а чемпион страны — московское «Динамо», обладатель кубка московское «Торпедо» и призеры прошлогоднего первенства — ЦДКА и московский «Спартак» все еще находятся в нижней половине таблицы.

Чемпион страны московское «Динамо» провел пять игр. Однако выиграть ему удалось лишь одну встречу — у своих тбилисских одноклубников. В остальных матчах он потерпел два поражения: от московского «Торпедо» (0 : 1), а затем от рижской «Даугавы» (0 : 2) и свел две встречи вничью. У чемпиона четыре очка из десяти возможных.

«Торпедо» в пяти играх вышло победителем только один раз — над московским «Динамо». Один матч московская команда закончила вничью, а три проиграла, набрав после пяти игр всего лишь три очка.

Команда ЦДКА одержала первую победу лишь в четвертом матче. Это было в воскресенье в Киеве, где она играла с местным «Динамо». Результат встречи — 2 : 0. В остальных играх армейские футболисты сделали три ничьих. Теперь у них пять очков из восьми возможных.

Еще хуже начал сезон московский «Спартак», не забивший ни одного мяча в первых четырех играх. К пятому туру «Спартак» был на последнем месте, набрав два очка из восьми возможных. Лишь воскресный матч в Москве с тбилисскими одноклубниками несколько улучшил положение. Москвичи закончили его со счетом 4 : 1, набрав четыре очка из десяти.

Из московских команд успешней всех идут «Локомотив», набравший восемь очков из десяти возможных, и футболисты ВВС, одержавшие три победы и потерпевшие одно поражение.

Лидируют в чемпионате московский «Локомотив» и ленинградский «Зенит». Москвичи продолжают итти без поражения, набрав восемь очков после пяти игр. Однако у них две ничьих. «Зенит» набрал также восемь очков.

Первые пять туров интересны тем, что сильнейшие команды проигрывают коллективам, никогда не занимавшим призовых мест. Однако впереди огромная дистанция всего первенства, и весьма вероятно, что положение команд в ходе розыгрыша еще не раз будет меняться.

С большим интересом ожидаются матчи на первенство страны по футболу в классе «Б». Здесь будут играть алмаатинское «Динамо», футболисты Военно-Морских Сил, горьковское «Торпедо», вильнюсский «Спартак», сталинабадский «Большевик», ашхабадский «Спартак», фрунзенские «Трудовые резервы», одесский «Пищевик», ивановское «Красное знамя», петрозаводский «Локомотив», ташкентский Дом офицера, кишиневский «Буревестник», челябинский «Дзержинец» и таллинский «Калев».

Команда Военно-Морских Сил создана четыре года назад. В прошлом году она заняла второе место во второй группе, играя в первой зоне РСФСР.

Первым серьезным соревнованием легкоатлетов явилась традиционная эстафета на приз газеты «Вечерняя Москва», проводимая в Москве по Садовому кольцу. Подавляющее большинство сильнейших бегунов страны входило в составы команд. Сотни тысяч зрителей на маршруте, разбитом на двадцать мужских и десять женских этапов, следили с захватывающим интересом за соревнованием. Десятый год подряд победительницей выходит команда московского «Динамо». Она прошла дистанцию 15.540 метров за 37 мин. 57,2 сек., превысив свой же рекорд на 25,2 секунды. Второе место заняла команда ЦДКА и третье—«Науки».

А. СОРОКИН.

Об издании морской литературы

В нашей советской стране издание морской литературы является важнейшим делом идейно-политического воспитания кадров морского транспорта. Нигде в мире не выходит столько книг и брошюр по различным отраслям морской науки, сколько у нас, в СССР. Советские ученые за годы послевоенной сталинской пятилетки теоретически обобщили накопленный практический опыт моряков и создали современные учебники по вопросам судовождения, девиации, строительной механики корабля, эксплоатации морского флота.

Эти труды советских ученых являются крупнейшим вкладом в развитие мировой морской науки.

Советские морские учебные заведения, готовящие командные кадры для флота, получили за последние годы более 30 учебников по самым различным дисциплинам.

Важным событием в научной жизни морского флота за последние годы явилось издание двухтомной монографии члена-корреспондента Академии наук СССР П. Папковича «Строительная механика корабля», удостоенной Сталинской премии, и научного труда доктора технических наук Г. Павленко — «Проблемы статики корабля». В этих трудах ярко выражен приоритет советских ученых в важнейших теоретических областях.

В нашей социалистической стране, где идут непрерывный рост морских кадров, развитие научной и технической мысли, неизмеримо повышаются запросы читателя. Эти запросы порой опережают темпы работы морского издательства, которому не всегда удается дать читателю во-время книгу на актуальную тему и высокого качества.

Не всегда авторы, рецензенты, редакторы и работники издательства относятся с чувством большевистской ответственности к подготовке рукописей. Это приводит к тому, что ряд вышедших учебников имеет низкий идейно-политический уровень. Например, в учебнике кандидата технических наук П. Акимова «Судовые силовые установки и механизмы» (рецензент профессор Арнольд, ответственный редактор профессор Тагеев), выпущенном в 1947 году, недостаточно освещена роль отечественных инженеров в развитии судовой техники. Книга не содержит исторических данных, характеризующих успехи отечественной науки в области силовых установок и механизмов.

В учебном пособии для подготовки машинистов А. Савельева, изданном в 1949 году, не освещен опыт передовых машинных команд, мало внимания уделено «Правилам технической эксплоатации», во многих случаях использована устаревшая терминология.

Для морского флота огромное значение имеет распространение прогрессивных методов труда. Стахановцы морского транспорта повседневно показывают замечательные образцы использования и совершенствования новейшей техники. От издательств требуются проявление большевистской оперативности в выпуске брошюр, пропагандирующих стахановский опыт, показ передовиков социалистического соревнования.

Но издательство «Морской транспорт» с этой задачей не справилось. Достаточно сказать, что в 1949 году было издано на эти темы всего лишь пять брошюр, да и те чрезвычайно бледно полиграфически оформленных.

Министр морского флота в своем приказе обязал издательство коренным образом перестроить работу, повысить идейный уровень выпускаемых книг, увеличить издание стахановской литературы, расширить авторский и редакторский актив.

Большевистская критика недостатков работы издательства на коллегии Министерства морского флота и в Политуправлении помогла издательству сделать необходимые выводы, наметить мероприятия для улучшения дела. В тематическом плане выпуска литературы на 1950 год главное внимание обращено на издание высококачественных учебников для высших учебных заведений, мореходных училищ и школ подготовки кадров массовых профессий.

Впервые будет издан учебник кандидата технических наук В. Бакаева «Эксплоатация морского флота». Этот учебник теоретически обобщает советскую практику эксплоатационной работы на флоте. Потребность в таком учебнике исключительно велика. Достаточно сказать, что до сих пор в наших учебных заведениях курс эксплоатации изучается лишь по стенограммам лекций преподавателей.

Высшие учебные заведения морского флота в 1950 году получат учебник «Электронавигационные приборы» — автор инженер-капитан Д. Топельберг. В этом учебнике будут отражены новейшие технические достижения советской техники судовождения.

Издательство готовит к изданию учебник А. Паскина «Лоция морского пути», дополненный капитаном дальнего плавания В. Захаровым новыми материалами.

Для высших учебных заведений в 1950 году будет издано семь новых учебников. Задача заключается в том, чтобы выпустить учебники к началу учебного года.

Для мореходных училищ и школ подготовки кадров массовых профессий издательство выпускает семь новых учебников и учебных пособий, в их числе «Навигация и лоция» — автор кандидат технических наук В. Кузнецов, «Транспортно-экспедиционное дело» — автор капитан Н. Андреев. Впервые выпускаются комплексные учебники для штурманов малого плавания, для судовых механиков, учебники для лебедчиков дноуглубительного флота и матросов транспортных судов.

Важное место в изданиях 1950 года занимает выпуск научной литературы. Подготовлена и скоро выйдет в свет книга профессора Е. Щеголева «Радиотехника в морской навигации». Готовятся к изданию научные труды Центрального научно-исследовательского института морского флота и Одесского института инженеров морского флота.

Флот нуждается в большом количестве справочной литературы. Многие справочники устарели. Издательство ставит своей целью дать морякам современные справочники по важнейшим отраслям судовождения и эксплоатации флота.

В 1950 году помимо различных тарифных сборников, Правил Регистра, будет выпущен «Справочник судоводителя морского флота». Следует сказать, что последний раз справочник такого рода издавался задолго до войны.

В помощь эксплоатационникам и капитанам судов выпускаются «Таблицы морских расстояний», которые последний раз издавались 12 лет назад.

Издательство в прошлом году выпустило подготовленные инженер-капитаном тов. К. Юрьевым «Таблицы истинных пеленгов солнца и звезд от № 40 до № 50». Эти таблицы являются серьезным пособием для судоводителей, которые смогут определяться без помощи Астрономического ежегодника. В нынешнем году издательство выпустит новые «Таблицы истинных пеленгов солнца и звезд» для других широт.

В плане издательства предусмотрен выпуск «Библиотечки судоводителя», которая в 1950 году будет состоять из следующих пяти книг: «Перевозка грузов морем», «Плавание при тумане и плохой видимости», «Практика уничтожения и определения девиации магнитного компаса на морских судах», «Учет и отчетность морского судна», «Грузовой план морского судна».

Для инженеров и техников флота издательство готовит к выпуску книги по вопросам технической эксплоатации, судоремонта, портовых и гидротехнических работ. Особого внимания заслуживает подготовленная к изданию книга инженера М. Зельдовича «Организация судоремонта». Этот труд обобщает практику советских судоремонтников, научно обосновывает процесс подготовки и проведения ремонта судна. Фактический материал построен на опыте новейшей советской техники и стахановских методов труда.

Метод ремонта судов без вывода из эксплоатации, являющийся одной из форм социалистического труда моряков, обобщается в книге кандидата технических наук М. Спитковского. В известной мере этот труд является результатом исследования коллектива научных работников Одесского института инженеров морского флота, который длительное время изучал стахановскую работу передовых экипажей черноморских судов.

Более чем в три раза увеличивается количество стахановской литературы. Опыт передовых экипажей судов «Иосиф Сталин», «Воронеж», «Краснодар», «Псков» и других будет изложен в серии массовых брошюр.

Подготавливаются к изданию брошюры об опыте передовиков, добившихся первенства в социалистическом соревновании работников морского транспорта.

Политические органы морского флота и партийные организации судов накопили большой опыт массово-политической работы. Обобщить и популяризировать этот опыт — прямая обязанность издательства. В плане на 1950 год предусмотрен выпуск книг и брошюр по различным вопросам партийно-политической работы на флоте.

Успешно решить поставленные задачи издания актуальной и высоко-идейной литературы для советских моряков, разумеется, возможно лишь при активной помощи наших ученых, преподавателей учебных заведений морского флота, инженеров, стахановцев, капитанов судов. Все эти кадры являются авторами, рецензентами и редакторами морской литературы. На них возложена большая политическая ответственность за качество каждой книги и брошюры.

Между тем нередки случаи, когда авторы, рецензенты и редакторы забывают об этой ответственности. Например, профессор С. Кузьмин, подготовляя учебник для высших мореходных училищ — «Судовые котельные установки», недостаточно серьезно подошел к выполнению этой чрезвычайно важной работы. Сданная им рукопись содержала методические ошибки. Автор в своей книге не опирался на современную теорию горения, созданную советскими учеными. В качестве иллюстративного материала автор приводил устаревшие конструкции судовых котельных установок, не типичных для советского флота.

Ошибки автора обязана была обнаружить кафедра Ленинградского высшего мореходного училища. Однако кафедра устранилась от критического рассмотрения рукописи профессора Кузьмина. Когда ошибки были выявлены, автор признал их и приступил к переработке рукописи. Но было потеряно главное — время. Книга не была выпущена в срок.

Наши ученые, преподаватели морских учебных заведений, капитаны судов, инженеры портов и заводов должны всегда помнить, что быть автором, репензентом или редактором советской книги — это почетная обязанность. К ее выполнению надо подходить, как к важнейшему государственному делу. Здесь нетерпимы малейшие упущения, ошибки и небрежность, недопустима подмена принципиальной большевистской критики приятельскими отношениями, взаимными «амнистиями».

Большую роль в улучшении качества морской литературы призван сыграть редакционный совет издательства, в который входят представители Академии морского флота, научных организаций, учебных заведений, бассейнов, управлений и отделов министерства. Новое положение о редакционном совете предусматривает, что тематические планы издательства, качество содержания рукописей, кандидатуры авторов, рецензентов и редакторов предварительно обсуждаются в секциях, а затем на пленарном заседании совета. Такой коллективный разбор тематики изданий и содержания книг, несомненно, будет содействовать повышению идейного и теоретического уровня морской литературы.

Издательство «Морской транспорт» в 1950 году ставит перед собой задачу выпуска учебной, научной, стахановской, справочной и другой литературы, активно помогающей нашим кадрам успешно решать задачи завершающего года послевоенной сталинской пятилетки морского флота. Новые книги должны обобщить передовые стахановские методы труда на морском транспорте, воспитывать советских моряков в духе глубокой преданности Родине, партии и великому вождю народов товарищу Сталину.

А. РАПОПОРТ,
директор издательства «Морской транспорт».

Ответственный редактор
В. С. КНЯЗЕВ

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр, Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства и бухгалтерии доб. 69. Типографии К 6-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б02002.

Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7.

Зак. № 1231.